



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 60]

नई दिल्ली, बुधवार, फरवरी 19, 2014/माघ 30, 1935

No. 60]

NEW DELHI, WEDNESDAY, FEBRUARY 19, 2014/MAGHA 30, 1935

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 10 फरवरी, 2014

सं. टीएएमपी/53/2013वीओसीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, महापत्तनों में पत्तन परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु संशोधित मार्गदर्शी 2013 के अंतर्गत, जो अधिसूचना सं. टीएएमपी/18/2013-विविध दिनांक 30 सितम्बर 2013 के माध्यम से राजपत्र सं. 254 द्वारा अधिसूचित किये गए थे, वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन में 12.8 मीटर से अधिक के ड्राफ्ट वाले पोतों के लंगरगाह प्रहस्तन हेतु फ्लोटिंग क्रेन तैनात करने के लिए संदर्भ प्रशुल्क की अधिसूचना हेतु वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव को इसके साथ संलग्न आदेशानुसार निपटाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी/53/2013-वीओसीपीटी

वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास

आवेदक

गणपूर्ति:

1. श्री टी.एस. बालासुब्रामणियन्, सदस्य (वित्त)
2. श्री सी.बी. सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(दिसम्बर 2013 के 23 वें दिन पारित)

पोत परिवहन मंत्रालय ने महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अंतर्गत महापत्तनों में पत्तन परियोजनाओं हेतु प्रशुल्क निर्धारण हेतु संशोधित मार्गदर्शी 2013 जारी किये हैं और उन्हें 9 सितम्बर 2013 से प्रभावी कर दिया है। उक्त संशोधित मार्गदर्शी राजपत्र सं. 254 के द्वारा भारत का राजपत्र में 30 सितम्बर 2013 को अधिसूचित किये गए थे।

2.1 दिनांक 22 अक्टूबर 2013 के अपने पत्र के अंतर्गत वी.ओ.चिदंबरनार पत्तन न्यास (वी.ओ.सी.पी.टी.) ने वी.ओ.चिदंबरनार पत्तन में 12.8 मीटर से अधिक के ड्राफ्ट वाले पोतों के लंगरगाह में प्रहस्तन के लिए फ्लोटिंग क्रेनों की तस्माती के लिए, संदर्भ-प्रशुल्क की अधिसूचना हेतु, संशोधित मार्गदर्शियों के अंतर्गत एक प्रस्ताव दाखिल किया है।

2.2 वीओसीपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में उठाए गए मुख्य बिंदु निम्नानुसार हैं:

- (i) अप्रोच चैनल, हार्बर बेसिन और बर्थ सं. VIII और IX कोयला जव्टी I और II, तेल जव्टी और एनसीबी -I के संबंध में पत्तन की जलराशि की गहराई 12.80 मीटर है। अभी तक बहुउद्देशीय बर्थ के रूप में प्रयुक्त बर्थ सं. VIII मेसर्स दक्षिण भारत गेटवे टर्मिनल लिमि. को पीपीपी मोड पर कंटेनर टर्मिनल के रूप में प्रचालन के लिए दी गई है। इसलिए, पत्तन के पास केवल एक ही 12.8 मीटर गहरी बर्थ, बर्थ सं. IX और (एक अन्य) 10.70 मीटर गहरी बर्थ, वीओसी बर्थ सं. III और IV बची है।
- (ii) पोतों के आगमन का वर्तमान स्वरूप यह दर्शाता है कि बर्थ सं. IX अथवा बीओसी बर्थ सं. III और IV तथा अन्य बर्थों पर प्रहस्तन से पहले पत्तन को 12.8 मीटर से अधिक ड्राफ्ट वाले पोतों के संबंध में लंगरगाह पर कार्गो को उतारने की सुविधा देनी पड़ेगी।
- (iii) पत्तन के माध्यम से प्रहस्तित यातायात को सुधारने के लिए, अन्य बर्थों पर बर्थिंग से पहले 12.8 मीटर से अधिक के ड्राफ्ट वाले पोतों के कार्गो को उतारने के लिए लंगरगाह पर फ्लोटिंग क्रेन प्रचालन आरंभ करने का प्रस्ताव है। यह व्यवस्था, पत्तन के पास स्वयं को पंजीकृत करवाने के लिए अपेक्षित वर्तमान स्टीवेजों / भावी स्टीवेजों के साथ की जानी प्रस्तावित है। इस संबंध में प्रस्ताव अनुमोदन के लिए पोत परिवहन मंत्रालय में प्रस्तुत कर दिया गया है।
- (iv) इस संबंध में, प्राधिकरण द्वारा 30 सितम्बर 2013 को अधिसूचित महापत्तनों पर परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु मार्गदर्शी 2013 के अनुसार, किसी महापत्तन द्वारा प्रदान किये जाने वाली परियोजना के बारे में अथवा इन मार्गदर्शियों के जारी होने की तिथि के बाद जिनके लिए मार्गदर्शियों के पृष्ठा 1.4 के साथ पठित पृष्ठा 2.2 के अनुसार आरएफपी जारी किये जाते हैं, ऐसी परियोजनाओं के संबंध में प्रत्येक वस्तु / वस्तुओं की श्रेणी के लिए तथा प्रत्येक सेवा / सेवा श्रेणी या संयुक्त सेवाओं के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित किया जाना है।

- (v) मार्गदर्शियों के पन्ना 2.2 के अनुसार, यदि किसी महापत्तन न्यास में 2008 के मार्गदर्शियों के तहत किसी विशेष वस्तु के लिए कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया हआ तो संबंधित पत्तन किसी अन्य महापत्तन न्यास में 2008 के मार्गदर्शियों के तहत निर्धारित कोई अन्य प्रशुल्क प्राधिकरण को प्रस्तावित कर सकता हआ जो विस्तृत और पर्याप्त औचित्य प्रदान करते हुए उस वस्तु का पर्याप्त प्रतिनिधित्व करता हो।
- (vi) अपनी विचाराधीन परियोजना के संदर्भ से, वीओसीपीटी ने, दिनांक 16 अगस्त 2012 को राजपत्र सं. 173 के माध्यम से कांणला पत्तन न्यास में अधिसूचित, फ्लोटिंग क्रेन की तट्ठाती के लिए दर प्रस्तावित की हआ और वीओसीपीटी में लंगरगाह प्रहस्तन के लिए फ्लोटिंग क्रेन हेतु दर प्रदान करने के लिए संदर्भ प्रशुल्क के रूप में उसकी स्वीकृति मांगी हआ

3.1 वीओसीपीटी द्वारा दाखिल प्रस्ताव की जाँच परख पर यह पाया गया कि पत्तन के प्रस्ताव में उल्लेखनीय कमियाँ थीं जो अगले पन्नाग्राफ में प्रस्तुत की गई हैं। इसीलिए वीओसीपीटी का दिनांक 22 अक्टूबर, 2013 का प्रस्ताव, पत्तन को, हमारे दिनांक 31 अक्टूबर, 2013 के पत्र के माध्यम से, प्रस्ताव की कमियों का उल्लेख करते हुए लौटा दिया गया और पत्तन से अनुरोध किया गया कि वह 2013 के संदर्भ प्रशुल्क मार्गदर्शियों के प्रावधानों का अनुपालन करते हुए सब प्रकार से परिपूर्ण संशोधित प्रस्ताव दाखिल करे। हमारे द्वारा उठायी गई कमियाँ और दिनांक 6 नवंबर 2013 के पत्र के माध्यम से पत्तन द्वारा प्रत्युत्तर नीचे सारणीबद्ध हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठायी गयी कमियाँ	वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर
(i)	<p>वीओसीपीटी ने यह कहते हुए कि उसके अपने पत्तन में प्रस्तावित परियोजना के लिए कोई अपफ्रंट प्रशुल्क दरें उपलब्ध नहीं हैं, आदेश सं. टीएमपी /45/2011- केपीटी दिनांक 7 अगस्त 2012 के माध्यम से, कांणला पत्तन न्यास (केपीटी) के लिए अधिसूचित अपफ्रंट प्रशुल्क दरों को अंगीकार करने का प्रस्ताव किया हआ। केपीटी का कथित अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश, बंदर बेसिन में बार्ज प्रहस्तन सुविधाओं के प्रोन्नयन (बेहतर) के लिए हआ। केपीटी का अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश आउटर ट्यूना ब्वाय पर फ्लोटिंग क्रेन हेतु प्रशुल्क के साथ-साथ बंदर बेसिन बार्ज जेट्टी पर कार्गो प्रहस्तन प्रभार, भण्णरण प्रभार विविध प्रभार और बर्थ किराया भी प्रदान करता हआ।</p> <p>(क) समझा जाता हआ कि वीओसीपीटी केवल फ्लोटिंग क्रेन से संबंधित अपफ्रंट प्रशुल्क दर अपनाना चाहती हआ।</p> <p>(ख) वीओसीपीटी का प्रस्ताव यह उल्लेख नहीं करता कि दिनांक 7 अगस्त 2012 के आदेश के माध्यम से केपीटी के लिए अनुमोदित फ्लोटिंग क्रेन के लिए अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क, विस्तृत और पर्याप्त औचित्य प्रदान</p>	<p>(क) हाँ, पत्तन का प्रस्ताव केवल फ्लोटिंग क्रेन से संबंधित अपफ्रंट प्रशुल्क अपनाने हेतु ही हआ।</p> <p>(ख) वीओसीपीटी कोयला तथा अन्य बल्क कार्गो जल्ले कार्गो प्रहस्तित करने का प्रस्ताव करता हआ। शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो (स्टील और इमारती लकड़ी) का अनुपात, कांणला पत्तन में अपनाए गए मॉणल के सदृश्य ही होगा।</p>

	<p>करते हुए उसके पत्तन पर प्रहस्तित किये जाने हेतु प्रस्तावित वस्तु का पर्याप्त प्रतिनिधित्व करता है।</p> <p>(ग) इसके अलावा वीओसीपीटी ने, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शी 2013 की धारा 2.2 के अनुसार परियोजना लागत प्रहस्तन क्षमता, वस्तु का प्रकार पूंजी लागत इत्यादि के रूप में विस्तृत और पर्याप्त औचित्य देते हुए परियोजना का विवरण और इस बात की पुष्टि नहीं की है कि इसके पत्तन पर फ्लोटिंग क्रेन का उपयोग करते हुए प्रहस्तन हेतु प्रस्तावित वस्तु, केपीटी में प्रहस्तित किये जाने हेतु प्रस्तावित उस वस्तु का पर्याप्त प्रतिनिधित्व करती है जिसके अपफ्रंट प्रशुल्क को पत्तन ने अपनाने का प्रस्ताव किया है।</p>	<p>(ग) निविदा दस्तावेज के खंड IV के अनुसार परियोजना विवरण प्रस्तुत किया गया है। पुष्टि की जाती है कि लंगरगाह पर प्रहस्तित किये जाने हेतु प्रस्तावित वस्तु कोयला और अन्य बल्क तथा ब्रेक बल्क कार्गो हैं। केपीटी द्वारा अपनायी गई रु. 69.31 प्रति यूरो की दर की तुलना में रु. 84.85 प्रति यूरो की वर्तमान दर अपनाते हुए फ्लोटिंग क्रेन और बार्ज के लिए बजटरी प्रस्ताव के अनुसार परियोजना लागत रु. 43.93 करोड़ है। ओईएम की सिफारिशों के अनुसार मुख्य पोत से बार्ज पर कार्गो उतारने हेतु क्रेन की प्रहस्तन क्षमता 12000-14000 टन प्रति दिन है।</p>
(ii)	<p>वीओसीपीटी का प्रस्ताव फ्लोटिंग क्रेन के लिए केपीटी के दिनांक 7 अगस्त 2012 के आदेश में अधिसूचित अपफ्रंट प्रशुल्क का उल्लेख करता है। जहाँकि संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शी 2013 की धारा 2.2 में प्रदान किया गया है वीओसीपीटी ने दिनांक 7 अगस्त 2012 के केपीटी के आदेश में अनुमोदित अंगीकृत अपफ्रंट प्रशुल्क को थोक मूल्य सूचकांक के 60% तक इंडेक्सिंग करते हुए प्रस्तावित परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क प्रस्तावित नहीं किया है।</p>	<p>जहाँकि पत्तन, कांला पत्तन न्यास में लंगरगाह प्रहस्तन के लिए लागू अपफ्रंट प्रशुल्क अपनाने का प्रस्ताव करता है 2013 के प्रशुल्क के इंडेक्शेशन समेत समस्त संबद्ध शर्तें भी अपनाई जानी हैं। टीएमपी के आदेश सं.टीएमपी/12/ 2009-विविध, दिनांक 2.4.2013 के अनुसार 4.5% की वृद्धि को अपनाते हुए दरें प्रस्तुत हैं।</p>
(iii)	<p>इसके साथ-साथ, वीओसीपीटी के प्रस्ताव के साथ, संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची और उसके साथ प्रस्तावित (किये जाने वाली) दरों को शासित करने वाली शर्तें संलग्न नहीं की गई हैं। यह भी ध्यान रखा जाए कि इस प्राधिकरण को यह अधिकार है कि वह न केवल प्रशुल्क निर्धारित करे, बल्कि प्रशुल्क के क्रियान्वयन को शासित करने वाली शर्तें भी तय करे।</p>	<p>प्रस्तावित प्रशुल्क और संलग्न शर्तें भी प्रस्तुत हैं।</p>
(iv)	<p>प्राधिकरण द्वारा संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची के साथ अधिसूचित किये जाने के लिए पत्तन ने प्रस्तावित निष्पादनता मानक अनुसूची भी प्रस्तावित नहीं की।</p>	<p>निविदा अनुसूची में शामिल किये गए न्यूनतम निष्पादनता मानक प्रस्तुत हैं।</p>

3.2 पत्तन के दिनांक 6 नवम्बर, 2013 के पत्र में से निकल कर आने वाली मुख्य सूचना / स्पष्टीकरण जहाँ नीचे दिया गया है पत्तन से सब प्रकार से परिपूर्ण संशोधित प्रस्ताव दाखिल करने के अनुरोध के साथ, दिनांक 14 नवम्बर, 2013 के हमारे पत्र द्वारा पत्तन से मांगी गई थी :

- (i) वीओसीपीटी का उत्तर इस बात की पुष्टि नहीं करता कि फ्लोटिंग क्रेनों का उपयोग करते हुए इसके पतन पर प्रहस्तित किये जाने हेतु परिकल्पित वस्तुएँ केपीटी पर प्रहस्तित किये जाने के लिए प्रस्तावित वस्तु / वस्तुओं के सदृश्य हैं। पतन ने सामान्य रूप से बयान दे दिया था कि विचाराधीन प्रस्ताव के तहत प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित ड्राई बल्क और ब्रेक बल्क का अनुपात, कां०ला पतन में अंगीकृत मॉ०ल के समान ह०। 2013 के संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.2 के अनुसार परियोजना लागत प्रहस्तन क्षमता, वस्तु के प्रकार, पूंजी-लागत इत्यादि के रूप में विस्तृत और पर्याप्त औचित्य प्रदान करते हुए वीओसीपीटी पुष्टि करे कि क्या, केपीटी के लिए बार्ज प्रहस्तन सुविधा के अपग्रेडेशन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश से अपनाया गया फ्लोटिंग क्रेनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क इसकी परियोजना के संदर्भ में पर्याप्त सदृश ह०।
- (ii) पतन को फ्लोटिंग क्रेन सेवाओं के लिए सकल पूंजी अनुमानन और वीओसीपीटी द्वारा अभिकल्पित परियोजना में बार्जों की संख्या में भिन्नता की तुलना में केपीटी में फ्लोटिंग क्रेन सेवाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क हेतु, जिसे वीओसीपीटी ने अपनाया ह० परियोजना में बे-मेलता को ध्यान में लेना चाहिए।
- (iii) कार्य के क्षेत्र के संबंध में, वीओसीपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह निम्नलिखित की जाँच करे और उन्हें स्पष्ट करे-
- (क) पतन द्वारा प्रस्तुत कार्यक्षेत्र में तट पर कार्गो का प्रहस्तन (बार्ज से तट पर कार्गो ले जाना) भी शामिल ह०। किंतु, पतन ने, लाइसेंसी द्वारा प्रदान किये जाने के लिये अभिकल्पित तटीय प्रहस्तन सेवाओं हेतु संदर्भ-प्रशुल्क प्रस्तावित नहीं किया गया था। इसलिये, पतन द्वारा प्रस्तावित संदर्भ-प्रशुल्क में प्रस्तावित परियोजना के लिये पतन द्वारा अभिकल्पित कार्यक्षेत्र को पूरी तरह कवर नहीं किया गया था।
- (ख) कार्य-क्षेत्र की धारा 1.2 ने लाइसेंससी को बार्जों से तट तक कार्गो-अंतरण के लिये तटीय प्रहस्तन सुविधा हेतु निम्नलिखित विकल्प प्रदान किये थे:
- (i) लाइसेंससी उसकी स्वयं की क्रेन ला सकता ह० जिसके लिये लाइसेंससी आदेश सं.टीएएमपी/16/2010 टीपीटी दिनांक 23 जुलाई 2010 द्वारा वीओसीपीटी के लिये प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क के अनुसार प्रभार उगाह सकता ह० और पतन को 26.55% की दर से राजस्व का भुगतान कर सकता ह०।
- (ii) लाइसेंससी, वीओसीपीटी के दरमान में पोतघाट क्रेनों के लिये प्रदत्त दरों पर पतन की पोतघाट क्रेनें, यदि वे उपलब्ध हों तो, उपयोग कर सकता ह०।
- (iii) लाइसेंससी, पतन में एचएमसी प्रचालक द्वारा प्रचालित एचएमसी किराए पर ले सकता ह० और प्राधिकरण द्वारा एचएमसी प्रचालक के लिये अनुमोदित दर पर भुगतान कर सकता ह०।
- इस संबंध में, यह देखा गया था कि लाइसेंससी द्वारा तटीय प्रहस्तन के लिये कार्य-क्षेत्र में अभिकल्पित समस्त व्यवस्था 2013 के संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप नहीं पायी गई थी। वीओसीपीटी द्वारा अभिकल्पित कार्य-क्षेत्र ने बार्ज से तट की ओर कार्गो प्रहस्तन के लिये लाइसेंससी को

उपरोक्त सूची के अनुसार विभिन्न विकल्प प्रदान किये और लाइसेंसी को, वीओसीपीटी के लिये प्राधिकरण द्वारा 2005 के मार्गदर्शियों अथवा 2008 के मार्गदर्शियों के तहत अनुमोदित दरें लगाने की अनुमति प्रदान की जो, पत्तन न्यास द्वारा 2013 के मार्गदर्शियों के तहत संदर्भ प्रशुल्क प्रस्ताव तैयार करने के लिये अपनाए जाने वाले दृष्टिकोण के अनुरूप नहीं पायी गई थी। इसके अलावा, कार्य-क्षेत्र लाइसेंसी द्वारा उसकी स्वयं की क्रेन उपयोग करते हुए तटीय प्रहस्तन के लिये लाइसेंसी से पत्तन द्वारा 26.55% की दर पर प्राप्य राजस्व भाग का भी पूर्व-निर्धारण कर देता है जो (एक बार फिर) 2013 के प्रावधानों के अनुरूप नहीं पाया गया है।

- (ग) तट पर कार्गो प्रहस्तन के लिये लाइसेंसी को विविध विकल्प क्यों दिए गए, यह अभी तक अनुत्तरित है। इसके साथ ही, बार्जों से तट पर कार्गो प्रहस्तन के लिये अंतिम रूप से कौन-सी निकाय उत्तरदायी होगी, यह भी नहीं बताया गया है।
- (घ) 2013 के संशोधित मार्गदर्शियों की धारा 2.3 के साथ पठित धारा 1.4 के अनुसार संबंधित महापत्तन न्यास को उन परियोजनाओं के लिये, जिनके लिये इन मार्गदर्शियों की तिथि के बाद आरम्भ की जा रही है, संदर्भ-प्रशुल्क निर्धारण हेतु अपने प्रस्ताव प्राधिकरण को प्रस्तुत करने होते हैं। संशोधित मार्गदर्शी 2013 की धारा 2.5 संबंधित महापत्तन न्यास से, बोली दस्तावेज में प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित निष्पादनता मानकों के साथ संदर्भ-प्रशुल्क को शामिल करने की अपेक्षा करता है जिन (निष्पादनता मानकों) के आधार पर पत्तन परियोजना के लिये बोलियां आमंत्रित करेंगे। इस संबंध में पत्तन से अनुरोध किया गया था कि वह नोट करे कि संशोधित मार्गदर्शी 2013 के अनुसार, 2013 के मार्गदर्शियों के अधीन प्राधिकरण द्वारा एक बार अनुमोदित संदर्भ-प्रशुल्क, 2013 के मार्गदर्शियों की धारा 2.9 के अनुसार, संदर्भ-प्रशुल्क में थोक मूल्य सूचकांक के 60% पर वार्षिक इंडेक्सेशन के सिवाय, समस्त परियोजना अवधि के लिये लागू रहेगा।

यदि वीओसीपीटी द्वारा दाखिल किये जाने वाले प्रस्ताव के आधार पर प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित निष्पादनता मानक प्राप्त कर लिये जाते हैं तब प्रचालक को, 2013 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में खंड-II बी पीपीपी प्रचालकों के लिये निष्पादनता संबद्ध प्रशुल्क अनुबंधित शर्तों के अधीन 15% तक प्रशुल्क वृद्धि मांगने का विकल्प उपलब्ध रहेगा। इसका अर्थ हुआ कि यदि पत्तन द्वारा नीलामी प्रक्रिया आरंभ करने से पहले, 2013 के मार्गदर्शियों के अनुसार कोई संदर्भ-प्रशुल्क अप्रकट अनुमोदित नहीं किया जाता है (इस मामले में तटीय प्रहस्तन प्रचालकों के लिये संदर्भ-प्रशुल्क) और यदि प्रचालक द्वारा ऐसी कोई सेवा प्रदान की जाती है जिसके लिये वीओसीपीटी द्वारा संदर्भ प्रशुल्क प्रस्तावित नहीं किया गया है और पत्तन द्वारा नीलामी प्रक्रिया आरंभ करने से पहले अप्रकट अनुमोदित नहीं किया गया है तो सफल प्रचालक के पास समस्त परियोजना अवधि के दौरान तटीय प्रहस्तन के लिये प्रशुल्क लगाने हेतु कोई मार्ग या समाधान उपलब्ध नहीं होगा।

- (iv) प्रस्तावित प्रशुल्क अनुसूची के विषय में वीओसीपीटी को सूचित किया गया था कि इसके दिनांक 6 नवंबर 2013 के पत्र के साथ संलग्न प्रस्तावित प्रशुल्क अनुसूची में, वीओपीसीटी द्वारा अंगीकृत केपीटी के अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश में प्रदत्त कुछ सामान्य शब्दों की परिभाषाएं और सामान्य शर्तें भी नहीं थीं। वीओपीसीटी को केपीटी के अंगीकृत अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश में प्रदत्त परिभाषाएं और सामान्य शर्तें अपने प्रस्तावित संदर्भ-प्रशुल्क अनुसूची में शामिल करने के लिये प्रस्तावित न किये जाने के कारण, यदि कोई थे, बताने थे।
- (v) निष्पादनता मानक प्रस्तुत करने के विषय में पत्तन ने बताया कि निविदा अनुसूची में शामिल किये गये न्यूनतम निष्पादनता मानक उसके पत्र के साथ संलग्न हैं कथित संलग्नक पर विचार करने पर देखा गया था कि यह फ्लोटिंग क्रेनों की न्यूनतम गारंटी उपलब्धता और न्यूनतम गारंटी दक्षता से संबंधित था और इसने फ्लोटिंग क्रेनों की न्यूनतम गारंटी उपलब्धता / दक्षता में कमी के लिये राजस्व भाग से संबंधित अर्थ-दंड प्रदान किया था।

4.1 इस पृष्ठभूमि में वीओसीपीटी ने दिनांक 26 नवंबर 2013 के अपने पत्र के माध्यम से वी.ओ.चिदंबरनार पत्तन जल-क्षेत्र में राजस्व भागीदारी आधार पर लंगरगाह में 10 वर्ष की अवधि के लिये फ्लोटिंग क्रेनों की तन्हाती द्वारा कार्गो प्रहस्तन हेतु संदर्भ-प्रशुल्क के अनुमोदन के लिये संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया ह।

4.2 प्रस्ताव पर सरसरी निगाह ालने पर देखा गया कि दिनांक 14 नवंबर 2013 के हमारे पत्र में दी गई विशिष्ट सलाह के बावजूद निष्पादनता मानक अनुसूची, वीओसीपीटी के प्रस्ताव के साथ संलग्न नहीं की गई थी। विचाराधीन प्रस्ताव पर जिन छांटे गए बोलीदाताओं से परामर्श किया जाना ह पत्तन ने उनकी सूची भी अग्रेषित नहीं की थी। चूंकि विचाराधीन प्रस्ताव पर परामर्शी प्रक्रिया आरंभ करने के लिये ये दोनों दस्तावेज जरूरी थे, दिनांक 29 नवंबर 2013 के हमारे पत्र द्वारा वीओसीपीटी से, परियोजना की फीजिबिलिटी रिपोर्ट के साथ उपरोक्त दस्तावेज प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था।

4.3 प्रत्युत्तर में, दिनांक 29 नवंबर, 2013 के अपने पत्र के माध्यम से वीओसीपीटी ने निष्पादनता मानक अनुसूची, संभावित बोलीदाताओं और उपयोगकर्ता की सूची और प्रस्ताव पर संक्षिप्त परिचयात्मक आलेख प्रस्तुत कर दिया ह।

4.4 दिनांक 26 नवंबर 2013 और दिनांक 29 नवंबर 2013 के अपने संशोधित प्रस्ताव में वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई मुख्य बातें नीचे संक्षेप में दी गई हैं-

- (i) यह प्रस्ताव लंगरगाह प्रचालनों के लिये और उनके परिणामस्वरूप तटीय प्रहस्तन के लिये ह ताकि सरकारी दिशा-निर्देशों के अनुसार पत्तन पर पोतों का वापिस लौटने का समय घटाया जा सके।
- (ii) सफल बोलीदाता को पत्तन का लाइसेंसशुदा स्टीवेोर होना चाहिये। लंगरगाह प्रहस्तन के लिये यातायात का अनुमानन और अन्य सामर्थ्य, 2011 में 12.8 मीटर तक पत्तन के निकर्षण से उत्पन्न होने वाली आवश्यकता पर विचार करते हुए संभव नहीं ह। उपरोक्त के मद्दे नज़र फीजिबिलिटी रिपोर्ट तन्हा नहीं की गई ह।

- (iii) पत्तन पर झोन-ए पर उपलब्ध अधिकतम गड़राई (ड्राफ्ट) 12.8 मीटर ह॥। इस गहराई के साथ, 50,000-टी तक के पार्सल आकार वाले हैंपीमक्स पोत और 12.8 मीटर तक भार खींचने वाले गीयर युक्त पन्नामक्स पोत ही बर्थ के बगल में आ सकते हैं। 12.8 मीटर से ज्यादा गड़राई की अपेक्षा करने वाले कार्गो-वाहक पोतों को 12.8 मी. की गहराई तक पहुंचने के लिये उन्हें खाली करने हेतु लंगरगाह पर प्रहस्तित किया जाना अपेक्षित ह॥।
- (iv) दरमान की मितव्ययिता पर विचार करते हुए व्यापार-जगत में पन्नामक्स और सुपर पन्नामक्स पोतों को प्रहस्तित करने की मांग ह॥। इसलिये, पत्तन ने 12.8 मीटर से ज्यादा भार ढोने वाले पोतों को और ऐसे पोतों को जो स्वयं लंगरगाह में बीम की सीमा बंदी के कारण भीतरी हार्बर तक नहीं आ सकते, फ्लोटिंग क्रेनों के द्वारा प्रहस्तित करने का प्रस्ताव किया ह॥।
- (v) अपने पत्र सं.पीपी-25021/14/2013-वीओसीपीटी दिनांक 20 नवंबर 2013 के माध्यम से पोत परिवहन मंत्रालय ने, 10 वर्ष की अवधि के लिये दो फ्लोटिंग क्रेनों हेतु वीओसीपीटी को अपना अनुमोदन सूचित किया ह॥। किंतु, पत्तन ने लंगरगाह में एक फ्लोटिंग क्रेन को लाइसेंस देना प्रस्तावित किया ह॥। यदि पहली फ्लोटिंग क्रेन की क्षमता, अपनी अनुमानित क्षमता के 75% तक भी पहुंचती ह॥तो एक अन्य फ्लोटिंग क्रेन को लाइसेंस दिया जाएगा। फ्लोटिंग क्रेनों के साथ-साथ वीओसीपीटी का तीन बार्जों और दो एक्सकेवेटरों के जरिये तट पर तटीय प्रहस्तन सुविधा तन्नात करने का प्रस्ताव ह॥।
- (vi) प्रस्ताव की प्रमुख बातें नीचे दी गई हैं-
- (क) शुष्क बल्क कार्गो वस्तुएं यथा, कोयला और कोक, उर्वरक का कच्चा माल, चूना पत्थर, जिप्सम और दार्लें प्रहस्तित किये जाने का प्रस्ताव ह॥। इसके अलावा, प्रचलित कार्गो स्वरूप के आधार पर शुष्क बल्क कार्गो का भाग/की हिस्सेदारी 99% रहना आंकी गई ह॥ कार्गो की उपरोक्त वस्तुओं में से पत्तन का आकलन ह॥ 5% तटीय कार्गो रहेगा।
- (ख) अन्य कार्गो वस्तुएं, यथा इमारती लकड़ी और विस्फोटक प्रहस्तन हेतु प्रस्तावित हैं। प्रचलित कार्गो स्वरूप के अनुसार अन्य कार्गो की हिस्सेदारी 1% मानी गई ह॥। पत्तन का मानना ह॥कि अन्य कार्गो विदेशी होगा।
- (ग) उपस्करों का इष्टतम क्षमता परिकलन निम्नानुसार ह॥-
- (i) फ्लोटिंग क्रेन:
एक फ्लोटिंग क्रेन का उपयोग करते हुए लंगरगाह में पोत से बार्ज तक कार्गो उतराई प्रचालनों के लिये पत्तन ने प्रशुल्क प्रस्तावित किया ह॥। निर्माता ने 12000 टन से 14000 टन के कार्गो प्रहस्तन प्रचालन की सिफारिश की ह॥। तदनुसार, 14000 टन प्रतिदिन की अधिकतम प्रहस्तन क्षमता को ध्यान में रखते हुए पत्तन ने शुष्क बल्क कार्गो की प्रहस्तन दर, 583 टन प्रतिघंटा पर विचार किया ह॥। अन्य कार्गो के लिये प्रहस्तन दर 53.33% अपनायी गई ह॥ जस्साकि कांला पत्तन न्यास (केपीटी) के मामले में किया गया ह॥।
शुष्क बल्क कार्गो श्रेणी के अंतर्गत केवल कोयले का प्रहस्तन प्रस्तावित ह॥ और “अन्य कार्गो” श्रेणी के अंतर्गत स्टील और थन्नाबंद कार्गो प्रहस्तन

किया जाएगा । फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता के परिकलन के लिये विस्तृत विवरण नीचे दिया गया है-

(बाद में, दिनांक 11 दिसंबर 2013 के अपने पत्र के माध्यम से, वीओसीपीटी ने हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों का उत्तर देते हुए, अन्य बातों के साथ सूचित किया है कि इमारती लकड़ी के शाहतीर और विस्फोटक “अन्य कार्गो” हैं ।)

क्र.सं.	विवरण	वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमान
(i)	प्रतिघंटा अधिकतम मात्रा (टन/प्रतिघंटा में)(14000/24*)	583.33
(ii)	प्रचालनीय लोड-फैक्टर (70%)	0.7
(iii)	शुष्क बल्क (टन/घंटा)	408.33
(iv)	अन्य कार्गो (टन/घंटा) (53.33%)	217.76
(v)	एक दिन में प्रचालन के घंटे	24
(vi)	कार्गो अनुपात	
	(क) शुष्क बल्क	99%
	(ख) अन्य कार्गो	1%
(vii)	प्रतिदिन की कार्गो प्रहस्त्न दर (टन/दिन)	
	(क) शुष्क बल्क (408.33 टन/प्रतिघंटा * 24 घंटा)	9800
	(ख) ब्रेक बल्क (217.76 टन/प्रतिघंटा * 24 घंटा)	5226
(viii)	फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता $[365*0.7*[(9800*99\%)+(5226*24 \text{ का } 1\%)]]$	2492194
(ix)	फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता (दस लाख टन प्रतिवर्ष में)	2.49

(ii) एक्सकेवेटर:

पतन ने तट पर प्रहस्त्न प्रचालनों के लिये दो एक्सकेवेटर तैयार करना प्रस्तावित किया है। दो एक्सकेवेटरों की कुल प्रहस्त्न दर शुष्क बल्क कार्गो के लिये 630 टन प्रतिघंटा (315 टन प्रतिदिन प्रति एक्सकेवेटर) है जो कांफला पतन न्यास में उसी क्षमता के 3 एक्सकेवेटरों की 945 टन प्रतिघंटा की विचार की गई प्रहस्त्न दर के अनुरूप है। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत, एक्सकेवेटरों की इष्टतम क्षमता का परिकलन नीचे दिया गया है-

क्र.सं.	विवरण	वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमान
(i)	एक्सकेवेटरों की संख्या (4.5 घनमीटर बक्केट क्षमता)	2
(ii)	फेरा प्रतिघंटा प्रति एक्सकेवेटर	100
(iii)	प्रचालन लोड फैक्टर (संभावित अधिकतम की प्रतिशतता के रूप में एक ही फेरे में उठाया गया कार्गो) [70%]	0.7
(iv)	दो एक्सकेवेटरों द्वारा एक घंटे में प्रहस्तिशु शुष्क बल्क कार्गो (टन/प्रतिघंटा) $4.5 * 100 \text{ टन/घनमीटर} * 0.7 (100 \text{ टन/घंटा}) * 2$	630
(v)	प्रति बार्ज प्रचालन घंटे	3.17

(vi)	दो एक्सकेवेटरों के लिये कुल घंटे (2*365*24)	17,520
(vii)	दो एक्सकेवेटरों के लिये प्रहस्तन घंटे	3956
(viii)	एक्सकेवेटरों के फुर्सत के घंटे	13,564
(ix)	कार्गो प्रहस्तन अनुपात	
	(क) शुष्क बल्क	99.00%
	(ख) अन्य	1.00%
(x)	तटीय प्रहस्तन की इष्टतम क्षमता	2492,194
(xi)	तटीय प्रहस्तन की इष्टतम क्षमता(प्रतिवर्ष मिलियन (दस लाख) टन में)	2.49

(नोट: वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत उपरोक्त परिकलन (गणना) से यह स्पष्ट नहीं होता कि 2 एक्सकेवेटरों की क्षमता 2.49 एमटीपीए कसे आती है।

(vii) पूंजी लागत:

(क) जस्साकि पीपीपी परियोजना का कार्यक्षेत्र लंगरगाह में कार्गो की बार्जों पर उतारने और बाद में तट पर उतारने तक सीमित है। का कोई क्षमता निर्धारण नहीं किया गया है। इसी प्रकार, परियोजना में कोई सिविल लागत विचार नहीं की गई है।

(ख) 35 टन क्षमता की एक फ्लोटिंग क्रेन, 2200 पीएब्ल्यूटी क्षमता के 3 बार्जों और दो एक्सकेवेटरों की अनुमानित कुल पूंजी लागत का विवरण निम्नानुसार है:-

(i) फ्लोटिंग क्रेन (35 टन क्षमता)

लीमेर लिमिटेड से प्राप्त बजटरी प्रस्ताव के आधार पर 18 सितंबर 2013 को प्रचलित यूरो की विनिमय दर रु. 84.85 प्रति यूरो अपनाते के बाद फ्लोटिंग क्रेन की पूंजी-लागत रु. 2345.94 लाख विचार की गई है। फ्लोटिंग क्रेन का विस्तृत अनुमान प्रस्तुत किया गया है।

(ii) सहफ-प्रोपेल बार्ज (स्वयं चालित बार्ज)-(3नग, क्षमता 2200 पीएब्ल्यूटी) मेसर्स एम्पो शिपबिल्डिंग एंड इंजीनियरिंग प्राइवेट लिमि. से प्राप्त बजटरी प्रस्ताव के आधार पर तीन बार्जों की पूंजी लागत के रूप में रु.2042.48लाख (रु. 680.96 लाख प्रति बार्ज) पर विचार किया गया है। बार्ज का विस्तृत अनुमान प्रस्तुत है।

(iii) एक्सकेवेटर:- (4.5 सीयूएम क्षमता के 2 नग)

जस्सा कि कांला पतन प्रस्ताव के सदृश 4.5 सीयूएम बकट क्षमता की गई है रु. 6.07 करोड़ प्रति एक्सकेवेटर(उत्खनक) की पूंजी लागत पर विचार किया गया है। इस प्रकार, 2 नग एक्सकेवेटरों की पूंजी-लागत रु.12.14 करोड़ आती है।

(iv) 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों के मानकों के अनुसार पतन ने प्रत्येक उपस्कर/उपकरण की लागत पर 5% की दर से विविध लागत का भी अनुमानन किया है।

(v) संक्षेप में, वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित कुल पूंजी लागत नीचे सारणीबद्ध है:-

क्र.सं.	उपकरण/उपस्कर विवरण	राशि (लाख रु. में)
---------	--------------------	--------------------

(i)	35 टन फ्लोटिंग क्रेन (1नग) और 3 बार्जेज	4393.00
(ii)	विविध लागत (i) के 5% की दर पर	219.65
(iii)	फ्लोटिंग क्रेन और बार्जे की पूंजी लागत	4612.65
(iv)	एक्सकेवेटर्स (2नग) (केपीटी के प्रस्ताव में 3 बार्जे के लिये रु.1821.64 (लाख) की कीमत के आधार पर समानुपातिक रूप से दो एक्सकेवेटरों की लागत ली गई है।	1214.43
(v)	(iv) के 5% की दर से विविध लागत	60.72
(vi)	एक्सकेवेटरों की पूंजी लागत	1275.15
(vii)	कुल पूंजी लागत (iii + vi)	5887.80

(viii) **प्रचालन लागत:-**(क) फ्लोटिंग क्रेन के लिये ईंधन लागत:-

6156 काम के घंटों के लिये 96 लिटर प्रति घंटे की दर से और 12 लिटर प्रति घंटे की दर से फुर्सत के 2604 घंटों के लिये ईंधन खपत पर विचार किया गया है। ईंधन लागत पर रु.67.75 प्रतिलिटर की दर से ईंधन खपत पर विचार किया गया है और इसका पत्तन की थोक क्रय दर से समर्थन किया गया है।

(ख) बार्जे के लिये ईंधन लागत:-

ईंधन लागत के अनुमानन के लिये 1869 प्रचालन घंटों के लिये 100 लिटर प्रतिघंटा की ईंधन लागत पर विचार किया गया है। फुर्सत के घंटों के लिये 5081 घंटों के लिये ईंधन लागत पर विचार किया गया है और इसके 1/8 पर विचार किया गया है।

(ग) एक्सकेवेटर के लिये ईंधन लागत:-

एक्सकेवेटर के लिये ईंधन खपत की मात्रा, कांठला पत्तन न्यास के प्रस्ताव के सदृश/समान 32 लिटर प्रतिघंटा मानी गई है। कुल ईंधन खपत 3956 वार्षिक कामकाजी घंटों के लिये विचार की गई है। (24,92,194 टन क्षमता/630 टन/घंटे)।

(घ) शेष बचे परिमापक यथा मरम्मत और अनुरक्षण लागत, बीमा, मूल्यहास और अन्य खर्च प्राधिकरण के 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त के अनुसार विचार किये गये हैं। उपस्करों पर मूल्यहास कंपनी अधिनियम 1956 के अनुसार 10.34% वार्षिक विचार किया गया है।

(८.) बार्जे और एक्सकेवेटरों के साथ फ्लोटिंग क्रेन की अनुमानित प्रचालन लागत नीचे सारणीबद्ध दी गई है-

(i) फ्लोटिंग क्रेन और बार्जे :

क्र. सं.	विवरण	राशि
(i)	ईंधन लागत	
(क)	फ्लोटिंग क्रेन (कामकाजी घंटों के लिये=96 लिटर/प्रतिघं. * रु. 67.75*6156घंटे) + (फुर्सत के घंटों के लिये =12लि./घं.*रु.67.75* 2604घंटे)	421.56
(ख)	बार्जे (100लिटर्स/घंटा * रु.67.75 * 1869) + (100 लिटर्स * 5681घंटे * रु.67.75/8)	169.65

(ii)	मशीनी परिसंपत्तियों पर मरम्मत और अनुरक्षण (उपस्कर लागत पर 5%)	230.63
(iii)	बीमा (उपस्कर लागत पर 1%)	46.13
(iv)	मूल्यह्रास (उपस्कर लागत पर 10.34%)	476.95
(v)	किराया (लाइसेंस शुल्क)	00.00
(vi)	अन्य खर्चे (उपस्कर लागत पर 5%)	230.63
	फ्लोटिंग क्रेनों और बार्जों के लिये कुल प्रचालन लागत	1575.55

(ii) एक्सकेवेटर

(लाख रु.में)

क्र. सं.	विवरण	राशि
(i)	ईंधन लागत (32लि./घं.*रु.67.75*3956घं.)	85.76
(ii)	मशीनी परिसंपत्तियों पर मरम्मत और अनुरक्षण(उपस्कर लागत पर 5%)	63.76
(iii)	बीमा (उपस्कर लागत पर 1%)	12.75
(iv)	मूल्यह्रास (उपस्कर लागत पर 10.34%)	131.85
(v)	किराया (लाइसेंस शुल्क)	00.00
(vi)	अन्य खर्चे (उपस्कर लागत पर 5%)	63.76
	एक्सकेवेटरों के लिये कुल प्रचालन लागत	357.88

(ix) नियोजित पूंजी पर रिटर्न परिसंपत्तियों के सकल खर्च पर 16% की दर से अनुमानित किया गया है।

(x) तदनुसार राजस्व की आवश्यकता नीचे अनुमानित की गई है-

क्र.सं.	विवरण	फ्लोटिंग क्रेन के लिये	एक्सकेवेटरों के लिये
(i)	पूंजी लागत	4612.65	1275.15
(ii)	आरओसीई @16%	738.02	204.02
(iii)	प्रचालन लागत	1575.55	357.88
(iv)	कुल राजस्व आवश्यकता	2313.57	561.90

(xi) वार्षिक राजस्व आवश्यकता का समविभाजन:-

प्रहस्तन गतिविधि की प्रासंगिक कुल राजस्व आवश्यकता, बल्क कार्गो के लिये 99% और अन्य कार्गो के लिये 1% पर विभिन्न हिस्सेदारी के आधार पर बल्क कार्गो और अन्य कार्गो में प्रभाजित की गई है। भण्डारण और विविध मदों की शेष गतिविधियों के लिये राजस्व आवश्यकता के प्रभाजन प्रश्न ही पड़ा नहीं होता।

(रु. लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	कार्गो कार्य दिवसों के आधार पर कार्गो के प्रत्येक प्रकार का हिस्सेदारी %	प्रभाजित राजस्व आवश्यकता अनुमान	
			फ्लोटिंग क्रेनों के लिये	एक्सकेवेटरों के लिये
(i)	बल्क कार्गो	99%	2290.43	556.28
(ii)	अन्य कार्गो	1%	23.14	5.62
	कुल राजस्व आवश्यकता	100%	2313.57	561.90

(xii) अनुमानित राजस्व आवश्यकता की पूर्ति के लिये वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क निम्नानुसार हः-

(i) कार्गो प्रहस्तन प्रभार :

(क) लंगरगाह पर :

क्र.सं.	वस्तु नाम	दर प्रति मी.टन(भारतीय रु. में)	
		विदेशी	तटीय
(i)	शुष्क बल्क कार्गो	92.83	55.70
(ii)	अन्य कार्गो	174.11	104.47

(ख) तट पर:-

क्र.सं.	वस्तु नाम	दर प्रति मी. टन (भारतीय रु. में)	
		विदेशी	तटीय
(i)	शुष्क बल्क कार्गो	22.55	13.53
(ii)	अन्य कार्गो	22.55	13.53

(ii) वीओसीपीटी ने निम्नलिखित शर्तें और निबंधन प्रस्तावित किये हैं-

- (1) फ्लोटिंग क्रेन द्वारा कार्गो प्रहस्तन के लिये प्रशुल्क में लंगरगाह पर मुख्य पोत से बार्ज पर कार्गो उतारना शामिल हः। स्टीवेपोरिंग प्रभार उपयोगकर्ता/पोत स्वामी द्वारा अलग से भुगतान किये जाएंगे और स्टीवेपोरिंग प्रभारों की राशि का भुगतान लाईसेंस स्टीवेपों को ही किया जाएगा।
- (2) यदि कोई सक्षम-गीर्यः पोत, कार्गो उतारने के लिये लंगरगाह पर फ्लोटिंग क्रेन का उपयोग करता हःतो उसे फ्लोटिंग क्रेन के जरिये प्रहस्तित कार्गो के लिये फ्लोटिंग क्रेन के प्रभारों का भुगतान करना पड़ेगा। एक मास्टर प्रमाण पत्र भी होना चाहिये जो केवल लंगरगाह पर फ्लोटिंग क्रेन के जरिये प्रहस्तित कार्गो की राशि को साफ-साफ अधिसूचित करवाए।

(xiii) कार्गो श्रेणियों के लिये पत्तन द्वारा प्रस्तावित निष्पादनता मानक निम्नानुसार हैं-

कार्गो श्रेणी	प्रहस्तित कार्गो
---------------	------------------

	फ्लोटिंग क्रेन	एक्सकेवेटर
शुष्क बल्क कार्गो	9800 टन प्रतिदिन	7560 टन प्रतिदिन
अन्य कार्गो	5226 टन प्रतिदिन	4032 टन प्रतिदिन

4.5 वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव के साथ दरमान भी प्रस्तावित किया है।

5.0 प्रदत्त परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार दिनांक 26 नवंबर, 2013 के वीओसीपीटी के प्रस्ताव और दिनांक 29 नवंबर, 2013 के वीओसीपीटी के परवर्ती पत्र में से प्रत्येक की एक-एक प्रति संबंधित उपयोगकर्ताओं/उपयोगकर्ता संगठनों और (वीओसीपीटी द्वारा अग्रेषित) संभावित बोलीदाताओं/ उपयोगकर्ताओं को, 8 दिसंबर, 2013 तक उनकी प्रतिक्रिया मांगते हुए अग्रेषित की गई थी। उपयोगकर्ताओं को यह भी सूचित किया गया था कि प्रतिक्रिया भेजने के लिये समय-सीमा में और अधिक विस्तार नहीं किया जाएगा और यदि उनसे कोई टिप्पणी/प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं होगी तो यह मान लिया जाएगा कि उन्हें कोई प्रतिक्रिया नहीं देनी है। प्रतिपूरक सूचना के रूप में, उपयोगकर्ताओं/उपयोगकर्ता संगठनों और संभावित बोलीदाताओं/ उपयोगकर्ताओं से प्राप्त टिप्पणियां वीओसीपीटी को अग्रेषित कर दी गई हैं। वीओसीपीटी ने दिनांक 13 दिसंबर, 2013 के अपने पत्र के द्वारा उपयोगकर्ताओं/उपयोगकर्ता संगठनों तथा भावी बोलीदाताओं/उपयोगकर्ताओं की टिप्पणियों का उत्तर दे दिया है।

6. प्रस्ताव की प्राथमिक जांच पड़ताल के आधार पर दिनांक 6 दिसंबर, 2013 का अपने पत्र के द्वारा वीओसीपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह विभिन्न बिंदुओं पर अतिरिक्त सूचनाएं/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करे। वीओसीपीटी ने दिनांक 11 दिसंबर, 2013 के अपने पत्र द्वारा हमारे प्रश्नों का उत्तर दे दिया है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न और उन पर वीओसीपीटी के उत्तर नीचे सारणीबद्ध दिये गए हैं :-

क्र.सं.	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	वीओसीपीटी से प्राप्त उत्तर
1.	सामान्य	
(i)	<p>2013 के संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार महापत्तन न्यास,संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु अपना प्रस्ताव दाखिल करते समय अभिकल्पित परियोजना के सदृश अपने स्वयं के पत्तन में किसी विशेष वस्तु/कार्गो के लिये निर्धारित अधिकतम/ उच्चतम अपफ्रंट प्रशुल्क अपना सकता है।</p> <p>यदि नहीं तो वे किसी अन्य महापत्तन न्यास में निर्धारित अधिकतम/उच्चतम अपफ्रंट प्रशुल्क को जो प्रहस्तित किये जाने के लिये अभिकल्पित वस्तु/कार्गो के पर्याप्त सदृश हो अपना सकता है। यदि ये दोनों विकल्प भी संभव न हों तो, 2013 के संशोधित मार्गदर्शी, महापत्तन न्यासों को, 2008 के मार्गदर्शियों के अंतर्गत, संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रस्ताव दाखिल करने की इजाजत देता है।</p> <p>वीओसीपीटी से यह स्पष्ट करने का अनुरोध किया जाता है कि क्या अपने 2008 के मार्गदर्शियों की अंतर्गत प्रस्ताव दाखिल करने से पहले, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.2 के अंतर्गत प्राप्त दो</p>	<p>इस पत्तन वीओसीपीटी में आज तारीख तक बाहरी लंगरगाह पर फ्लोटिंग क्रेन के इस्तेमाल द्वारा कार्गो प्रहस्तन की अभिकल्पना नहीं की गई है और इस प्रकार इस पत्तन में अपनाए जाने के लिये कोई संदर्भ प्रशुल्क उपलब्ध नहीं है। परियोजना में अभिकल्पित कार्य-क्षेत्र, अन्य महापत्तन के भी संदर्भ प्रशुल्क पर विचार करने के लिये पर्याप्त सदृश नहीं है। इसलिये, वर्तमान प्रस्ताव पेश किया गया है।</p>

	विकल्पों की जांच-परख कर ली ह।	
(ii)	लंगरगाह पर मुख्य पोतों पर और वहां स्थित पोतान्तरण प्रचालन पर लगने वाले पोत संबंधी/कार्गो संबंधी प्रभारों से संबंधित प्रशुल्क व्यवस्था की व्याख्या करें। पोत के बर्थ पर प्रहस्तित बार्ज पर पोत संबंधी प्रचालनों के संबंध में अभिकल्पित प्रशुल्क व्यवस्था भी स्पष्ट करें। वीओसीपीटी इस बात का भी पता लगा सकता ह कि क्या किसी भी अस्पष्टता से बचने के लिये इस विषय में कुछ प्रावधानों को बीओटी प्रचालक की संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में स्पष्ट रूप से प्रदान किये जाने की आवश्यकता ह।	लंगरगाह प्रचालन पर कोई लेवी नहीं। पत्तन के दरमान के अनुसार समय-समय पर लगने वाले तटीय श्रम प्रभार, यदि कोई होंगे तो वे तट पर बार्ज से प्रहस्तित टन भार पर देय होंगे। लाइसेंसी को समस्त नौवहन संबंधी प्रभारों का भुगतान करना ह।
(2)	फ्लोटिंग क्रेन के संदर्भ में इष्टतम क्षमता	
(i)	पत्तन ने फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता की गणना में शुष्क बल्क कार्गो के लिये 9800 टन प्रति दिन और अन्य कार्गो के लिये 5226 टन प्रतिदिन की फ्लोटिंग क्रेन की प्रहस्तन दरों पर विचार किया ह। इस संबंध में निम्नलिखित बातें स्पष्ट की जाएं :-	
	<p>(क) बार्ज पोतघाट के अपग्रेडेशन के लिये केपीटी के प्रस्ताव के संबंध में अप्रेंट प्रशुल्क आदेश सं. टीएमपी/45/2011 केपीटी दिनांक: 18 जून, 2012 में फ्लोटिंग क्रेन की प्रहस्तन दर शुष्क बल्क कार्गो के लिये 21840 टन/दिन और ब्रेक बल्क कार्गो के लिये 11640 टन/दिन तथा इमारीती लकड़ी के शहतीरों के लिये टन/दिन विचार की गई थी। केपीटी पर प्रस्तावित प्रहस्तन दर जह्नाकि केपीटी द्वारा प्रहस्तित किया गया ह लंगरगाह पर लदान और उतराई दोनों के लिये देखी गई ह। इसकी तुलना में, शुष्क बल्क कार्गो के लिये 9800 टन/दिन और अन्य कार्गो के लिये 5226 टन/दिन पर वीओसीपीटी द्वारा विचार की गई फ्लोटिंग क्रेन की प्रहस्तन दर केपीटी पर विचार की गई प्रहस्तन दर से उल्लेखनीय रूप से कम ह।</p> <p>वीओसीपीटी से अनुरोध ह कि वह फ्लोटिंग क्रेन का उपयोग करते हुए लंगरगाह में कार्गो लदान/उतराई प्रचालनों के लिये केपीटी द्वारा अभिकल्पित समान/सदृश प्रचालनों के लिये प्रस्तावित (उल्लेखनीय रूप से) कमतर प्रहस्तन दरों का औचित्य बताएं।</p>	<p>प्रस्ताव लंगरगाह पर कार्गो उतारने के लिये ह। निर्माता की सिफारिश के अनुसार (प्राधिकरण के आवेदन का पृष्ठ सं. 20) पोतों से बार्ज पर कार्गो उतारने की प्रहस्तन दर 14000 टन प्रतिदिन पर विचार की गई ह। 2008 के मार्गदर्शियों के अनुसार 70% उपयोगिता अपनाते हुए फ्लोटिंग क्रेन की कार्गो प्रहस्तन दर 9800 टन प्रतिदिन मानी गई ह।</p> <p>कांला पत्तन न्यास प्रशुल्क अधिसूचना में अपनाये गये अनुपात के अनुसार शुष्क बल्क कार्गो की प्रहस्तन दर 53.33% अपनाते हुए ब्रेक बल्क कार्गो समेत अन्य कार्गो के लिये अन्य कार्गो की प्रहस्तन दर 5226 टन/दिन x 53.33%) की गई ह।</p> <p>2008 के मार्गदर्शियों के अनुसार 70% लो फ़ैक्टर अपनाने के बाद शुष्क बल्क कार्गो के लिये प्रहस्तन दर 9800 टन प्रतिदिन परिकल्पित की गई ह।</p>
	(ख) दिनांक 5 नवंबर, 2013 के ई-मेल में वीओसीपीटी द्वारा अग्रेषित निर्माता लिमर द्वारा संकेतित फ्लोटिंग क्रेन की दर उतराई प्रचालन के	

	लिए 12000-14000 टन प्रति दिन हए। ऐसी स्थिति में, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव में शुष्क बल्क कार्गो के लिए प्रहस्तन दर 9800 टन प्रति दिन तक नीचे गिराने के लिए कारण स्पष्ट करें।	
	(ग) दिनांक 26 नवम्बर, 2013 के प्रस्ताव के साथ संलग्न परिशिष्ट III से यह स्पष्ट है कि इस समय वीओसीपीटी के लंगरगाह पर विभिन्न कार्गो वस्तुएँ प्रहस्तित की जाती हैं। इस पीपीपी परियोजना के अंतर्गत प्रहस्तित किये जाने के लिए अभिकल्पित (सोची गई) कार्गो श्रेणियों के लिए वर्ष 2010-11 से 2012-13 के पिछले तीन वर्षों में से प्रत्येक के लिए वीओसीपीटी में इस समय प्रचलित फ्लोटिंग क्रेन द्वारा अर्जित औसत प्रहस्तन (उतराई) दर बताएँ।	इस समय तक इस पत्तन में फ्लोटिंग क्रेन का उपयोग करते हुए कोई लंगरगाह प्रचालन नहीं होता है। इस प्रकार इस प्रश्न का उत्तर नहीं है/उत्तर 'शून्य' है।
	(घ) प्रस्ताव के साथ परिशिष्ट-II के रूप में संलग्न संक्षिप्त लेख शुल्क बल्क कार्गो तथा अन्य कार्गो के अंतर्गत समाहित कार्गो की सूची प्रदान करता है। "शुष्क बल्क कार्गो" और "अन्य कार्गो" के अंतर्गत आने वाली कार्गो वस्तुओं को इंगित करने के लिए प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची और प्रस्तावित निष्पादनता मानक भी संशोधित किए जाएँ।	संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची और निष्पादनता मानकों में निम्नलिखित को नोट के रूप में शामिल किया जाए:- शुष्क बल्क कार्गो (i) कोयला और कोक (ii) उर्वरक (iii) उर्वरक की कच्ची सामग्री (iv) चूना पत्थर (v) जिप्सम और (vi) दालें अन्य कार्गो (i) इमारती लकड़ी (ii) विस्फोटक इमारती लकड़ी के शहतीरों को स्टील और थल बंद कार्गो जल ब्रेक बल्क कार्गो के रूप में लिया गया है। इसलिए, कुल प्रहस्तित यातायात को 1% बनने वाले इमारती लकड़ी और विस्फोटकों के संयुक्त प्रहस्तन पर विचार करते हुए 53.33% ही अपनाया गया है। अतः कृपया स्वीकार किया जाये।
	(ङ.) प्रस्ताव के परिशिष्ट II (संक्षिप्त आलेख) से देखा गया है कि अन्य कार्गो में इमारती लकड़ी और विस्फोटक शामिल होंगे। जून 2012 के केवीटी के अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश में, इमारती लकड़ी की प्रहस्तन दर, शुल्क बल्क कार्गो की प्रहस्तन दर के 53.33% पर विचार की गई है। जबकि वीओसीपीटी ने इमारती लकड़ी और विस्फोटकों को समाहित करने वाले "अन्य कार्गो" की प्रहस्तन दर, शुल्क बल्क कार्गो की प्रहस्तन दर के 53.33% पर विचार की है। पत्तन यह स्पष्ट करे और इस बात की पुष्टि करे कि कच्चे, केपीटी में शुष्क बल्क कार्गो के लिए प्रहस्तन दर के 53.33% पर स्टील और थलबंद कार्गो के लिए लागू कथित प्रतिशतता वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित, इमारती लकड़ी और विस्फोटकों को समेटने वाले "अन्य कार्गो" के लिए उपयुक्त हो सकती है। वीओसीपीटी, इन कार्गो मदों के लिए अर्जित वास्तविक प्रहस्तन दर के आधार पर अथवा फ्लोटिंग क्रेन के तकनीकी विनिर्देशों के आधार पर "अन्य कार्गो" की प्रहस्तन दर की समीक्षा करे और यदि जरूरी समझे तो उपयुक्त रूप से संशोधित करे।	
	(च) ऐसा बताया जाता है कि वीओसीपीटी द्वारा	बंदरगाह में प्रस्तावित कुल यातायात में बल्क कार्गो

	सूचीबद्ध विभिन्न अन्य कार्गो वस्तुओं/मदों में शुष्क बल्क कार्गो कोयला और कोक को भी समाहित करता है। यदि तापीय कोयला भी कोयला के अंतर्गत आना अपेक्षित है तो एक अलग दर प्रस्तावित की जाए क्योंकि पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी तटीय रियायत नीति के अनुसार तापीय कोयला तटीय रियायत का पात्र नहीं है। तापीय कोयले के लिए कार्गो हिस्सेदारी, इष्टतम क्षमता यूनिट दर और निष्पादनता मानक अलग से परिकलित करने होंगे और दर्शाने होंगे।	की हिस्सेदारी 95% है। इसकी केवल 5% ही तटीय कार्गो है जिसमें तापीय कोयला शामिल नहीं है। इसलिए, अंगीकृत परिमापक स्वीकार किये जायें।
(ii)	शुष्क बल्क कार्गो की हिस्सेदारी 99% और अन्य कार्गो की हिस्सेदारी 1% मानने का आधार स्पष्ट किया जाये।	पतन के कार्गो प्रहस्तन ढाटा के आधार पर
(iii)	उपरोक्त गवेषणाओं के प्रकाश में वीओसीपीटी, फ्लोटिंग क्रेन की प्रहस्तन दर सुधारने पर विचार करे और फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता की दोबारा गणना / परिकलन करे।	फ्लोटिंग क्रेन की प्रहस्तन दर पर, उतराई प्रचालन हेतु निर्माता की सिफारिशों के अनुसार और 2008 के मार्गदर्शियों के अनुसार 77% लोड फ़ैक्टर अपनाने के बाद विचार किया गया है।
(IV)	फ्लोटिंग क्रेन की अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में क्रम सं. 10 और 11 पर विवरण के अंतर्गत दर्शाए प्रहस्तन दर में टंकण संबंधी त्रुटि जान पड़ती है जिसे ठीक किया जाए।	ठीक किया जायेगा।
(3)	इष्टतम क्षमता (एक्स केवेटर्स)	
(i)	पतन ने शुष्क बल्क कार्गो के लिए 630 टन प्रति घंटा पर 2 एक्सकेवेटर्स की प्रहस्तन दर पर विचार किया है। इसने एक्सकेवेटर की इष्टतम क्षमता गणना में अन्य कार्गो की प्रहस्तन दर पर अलग से विचार नहीं किया है। कृपया एक्सकेवेटर्स की इष्टतम क्षमता की जाँच परख कर और उसमें आवश्यक सुधार करे।	बल्क कार्गोज़ की उत्पादकता के संदर्भ से चूंकि ब्रेक बल्क और अन्यो के लिए 53.33% का फ़ैक्टर अपनाया गया है। इस प्रकार, अन्यो के लिए, संशोधित परिकलन में अंगीकृत उत्पादकता अपेक्षा को पूरा करती है।
(ii)	एक एक्सकेवेटर की उत्पादकता 100 दौरा / हलचल प्रति घंटा अपनाने का आधार बताएँ। वीओसीपीटी अथवा भारत के किसी अन्य महापतन न्यास में तत्काल वल्ले ही उपस्करों के संदर्भ से अथवा निर्माता की सिफारिशों के आधार पर तकनीकी विश्लेषणों के संदर्भ से उत्पादकता परिमापक का औचित्य सिद्ध करे।	4.5 घन मीटर एक्सकेवेटर के लिए 100 दौरा प्रति घंटा, कांफ़ला पतन प्रशुल्क निर्धारण के आधार पर अपनाया गया है। इस समय पतन के पास प्रचालन के लिए कोई एक्सकेवेटर नहीं है।
(iii)	इसी प्रकार के प्रचालन संचालित करने के लिए वीओसीपीटी अथवा किसी अन्य पतन द्वारा तत्काल किए गए, यदि कोई हो, एक्सकेवेटर की वास्तविक निष्पादनता बताएँ।	अभी तक वीओसीपीटी ने कोई एक्सकेवेटर तत्काल नहीं किया है।
(iv)	देखा गया है कि क्रम सं. 6 पर दो एक्सकेवेटर्स के लिए कुल 17520 घंटे (अर्थात दो एक्सकेवेटर x 365	जल्ला प्राधिकरण द्वारा कांफ़ला पतन प्रशुल्क आदेश सं. टीएमपी /45/ 2011 केपीटी दिनांक 18.6.2012 में

	x 24 घंटे) परिगणित करते समय पत्तन ने 2008 मार्गदर्शियों में प्रदत्त 70% उपयोगिता मानक फ़ैक्टर पर विचार नहीं किया है। तदुसार यह सुद्धि कर ली जाए ।	अपनाया गया है। चूंकि 70% छूट 630 टन की उत्पादकता प्राप्त करते हुए दी गई थी, इसके अलावा प्रचालन के घंटों में 70% की छूट देने का प्रश्न ही नहीं उठता ।																											
(v)	एक्सकेवेटरों की इष्टतम क्षमता की गणना करते समय क्रम सं. 5 में प्रति बार्ज 3.17 प्रचालन घंटों पर विचार करने की प्रासंगिकता स्पष्ट नहीं है। कृपया स्पष्ट करें ।	बार्ज से कार्गो उतारने के लिए एक्सकेवेटर के प्रचालन घंटे = बार्ज की क्षमता / दो एक्सकेवेटरों द्वारा प्रति घंटा प्रहस्ति कुल कार्गो = 2000 / 630																											
(vi)	वीओसीपीटी ने क्रम सं. 11 पर 2 एक्सकेवेटरों की इष्टतम क्षमता 2.44 मिलियन टन (24.9 लाख टन) दिखाई है। किंतु 2 एक्सकेवेटरों की इष्टतम क्षमता प्रति वर्ष 2.49 मिलियन टन प्रति वर्ष कम्मे आ गई, यह दिखाया नहीं है। 2.49 एमटीपीए के समर्थन में कोई विस्तृत गणना नहीं दी है। दो एक्सकेवेटरों की इष्टतम क्षमता परिगणित करने के लिए कृपया विस्तृत गणना प्रस्तुत करें ।	फ्लोटिंग क्रेनों द्वारा प्रहस्ति कार्गो ही तट पर दो एक्सकेवेटरों द्वारा प्रहस्तन के लिए उपलब्ध हैं । इसलिए, फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता ही एक्सकेवेटरों की इष्टतम क्षमता मान ली गई है।																											
(vii)	क्रम सं. 7 पर दो एक्सकेवेटरों के प्रहस्तन घंटे 3956 बताने का आधार स्पष्ट करें । जज्ञाकि ऊपर प्रश्न 3 (i) में बताया गया है अन्य कार्गो के लिए प्रहस्तन दर, जो शुष्क बल्क कार्गो से भिन्न रहने की संभावना है वह, दो एक्सकेवेटरों के प्रचालन घंटे 3956 परिगणित करते समय, शामिल नहीं की गई थी । वीओसीपीटी इस बात की जाँच करे और आवश्यक फेर बदल करें ।	दो एक्सकेवेटरों के प्रचालन के घंटों की संख्या की परिगणना प्रस्तुत है। गणना विवरण सारणीबद्ध है। <table border="1"> <tr> <td>(ख)</td><td>एक्सकेवेटर</td><td></td></tr> <tr> <td>1</td><td>प्रति चक्र टनों की संख्या</td><td>4.5</td></tr> <tr> <td>2</td><td>प्रति घंटा चक्रों की संख्या</td><td>100</td></tr> <tr> <td>3</td><td>2008 के प्राधिकरण मार्गदर्शियों के अनुसार अपनाया जाने वाला गुणक</td><td>70%</td></tr> <tr> <td>4</td><td>एक्सकेवेटरों की संख्या</td><td>02</td></tr> <tr> <td>5</td><td>2 एक्सकेवेटरों द्वारा प्रति घंटा प्रहस्ति टन संख्या (ख1 * ख2 * ख3 * ख4)</td><td>630</td></tr> <tr> <td>6</td><td>तट पर प्रति बार्ज उतारने के लिए अपेक्षित घंटा</td><td>3.17</td></tr> <tr> <td>7</td><td>प्रति वर्ष प्रहस्तन हेतु कुल टन भार</td><td>2492,194</td></tr> <tr> <td>8</td><td>2 एक्सकेवेटरों के लिए प्रचालन घंटों की संख्या</td><td>3956</td></tr> </table>	(ख)	एक्सकेवेटर		1	प्रति चक्र टनों की संख्या	4.5	2	प्रति घंटा चक्रों की संख्या	100	3	2008 के प्राधिकरण मार्गदर्शियों के अनुसार अपनाया जाने वाला गुणक	70%	4	एक्सकेवेटरों की संख्या	02	5	2 एक्सकेवेटरों द्वारा प्रति घंटा प्रहस्ति टन संख्या (ख1 * ख2 * ख3 * ख4)	630	6	तट पर प्रति बार्ज उतारने के लिए अपेक्षित घंटा	3.17	7	प्रति वर्ष प्रहस्तन हेतु कुल टन भार	2492,194	8	2 एक्सकेवेटरों के लिए प्रचालन घंटों की संख्या	3956
(ख)	एक्सकेवेटर																												
1	प्रति चक्र टनों की संख्या	4.5																											
2	प्रति घंटा चक्रों की संख्या	100																											
3	2008 के प्राधिकरण मार्गदर्शियों के अनुसार अपनाया जाने वाला गुणक	70%																											
4	एक्सकेवेटरों की संख्या	02																											
5	2 एक्सकेवेटरों द्वारा प्रति घंटा प्रहस्ति टन संख्या (ख1 * ख2 * ख3 * ख4)	630																											
6	तट पर प्रति बार्ज उतारने के लिए अपेक्षित घंटा	3.17																											
7	प्रति वर्ष प्रहस्तन हेतु कुल टन भार	2492,194																											
8	2 एक्सकेवेटरों के लिए प्रचालन घंटों की संख्या	3956																											
(viii)	(क) पत्तन का प्रस्ताव दर्शाता है कि दो एक्सकेवेटर 17520 घंटों में से 13564 घंटे बेकार खड़े रहेंगे (इन्हें कोई काम नहीं होगा)। इसका अर्थ हुआ कि दो एक्सकेवेटरों के लगभग 23% ही उपयोग में रहने की संभावना है जबकि 77% समय तक उपस्करों के बेकार रहने की संभावना है। दो एक्सकेवेटरों के लिए	(यद्यपि निष्पादनता मानक 9800 टन प्रतिदिन है, वास्तविक कार्गो उतराई इससे भी ज्यादा हो सकती है।) लंगरगाह पर कार्गो उतराई दर पर विचार करते हुए तट पर दो एक्सकेवेटरों की तत्ताती आवश्यक है।																											

	<p>रु. 12.14 करोड़ के प्रस्तावित निवेश का औचित्य सिद्ध करें जो अंततोगत्वा अपफ्रंट प्रशुल्क में शामिल हो जाता है। जब वीओसीपीटी फ्लोटिंग क्रेन की उपयोगिता 25% से भी कम होना अभिकल्पित करता है। यदि आपका उत्तर 'हाँ' में है तो यह भी जाँच की जाए कि क्या दो एक्सकेवेटरों की तत्काली नितान्त आवश्यक और औचित्यपूर्ण है।</p>	
(ix)	<p>(ख) इन उपस्करों की बहुत कम उपयोगिता को देखते हुए वीओसीपीटी इस बात की समीक्षा करे और सम्यक अध्ययन करे कि यदि वीओसीपीटी द्वारा फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता के स्तर पर एक्सकेवेटर की इष्टतम क्षमता जोड़ दी जाए तो क्या एक एक्सकेवेटर पर्याप्त होगा।</p> <p>(ग) स्पष्ट करें कि क्या एक्सकेवेटर की इष्टतम क्षमता अर्जित करने के लिए पत्तन, बीओटी प्रचालक द्वारा किसी अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए भी दो एक्सकेवेटरों के उपयोग किये जाने की अभिकल्पना करता है।</p> <p>यदि ऐसा है तो प्रस्तावित सुविधा की इष्टतम क्षमता की गणना में किसी अन्य कार्गो पर भी विचार किया जाए और उसके लिए प्रशुल्क प्रस्तावित किया जाये।</p> <p>(घ) उपर्युक्त गवेषणा के प्रकाश में पत्तन एक्सकेवेटरों की उपयोगिता सुधारने के लिए विभिन्न संभावनायें तलाश करे और यह सुनिश्चित करे कि फ्लोटिंग क्रेन और एक्सकेवेटरों की इष्टतम क्षमता में बेमेलता न्यूनतम स्तर पर आ जाये।</p> <p>वीओसीपीटी से अनुरोध है कि वह उपरोक्त गणवेषणाओं के प्रकाश में स्केवेटरों की इष्टतम क्षमता की गणना की समीक्षा करे और इसके अपनाए गये परिमाणक दर्शाते हुए विस्तृत परिकलन प्रस्तुत करे और उनका आधार स्पष्ट करे। ज्ञाति पहले बताया गया ऐसा करते समय वीओसीपीटी फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता और तटीय प्रहस्तन सुविधा एक्सकेवेटरों की इष्टतम क्षमता में बेमेलता कम करें।</p>	
4	<p>पत्तन ने तीन बार्ज प्रस्तावित किये हैं। इस संबंध में निम्नलिखित बातें स्पष्ट किये जायें।</p>	
(i)	<p>अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश सं. टीएनपी/45/2011-केपीटी दिनांक 18 जून 2012 के मामले में बार्जों से संबंधित प्रचालन लागत अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया में शामिल नहीं है। बीओसीपीटी द्वारा संदर्भ प्रशुल्क</p>	<p>परिवहन के लिए स्वचालित (सेल्फ प्रोपेल) बार्जों के उपयोग पर विचार करते हुए बार्जों की प्रचालन लागत शामिल की गई है।</p>

	निर्धारण में बाजों से संबंधित लागत को शामिल करने के प्रस्ताव हेतु यदि कोई विशेष कारण हों तो बताएँ ।																																											
(ii)	पत्तन के बर्थ पर एक्सकेवेटरों के जरिये किसी एक विशेष समय पर प्रहस्तित किये जाने के लिए अपेक्षित बाजों की संख्या बताइये । साथ ही, यह भी स्पष्ट कीजिए कि बर्थ पर एक दिये गए समय पर पत्तन द्वारा प्रस्तावित दो एक्सकेवेटर कितने बाजों को प्रहस्तित करेंगे ।	पत्तन के बर्थ पर एक निर्धारित समय पर एक एक्सकेवेटर द्वारा एक बाज का प्रहस्तित किया जाना ही अपेक्षित है।																																										
(iii)	कृपया स्पष्ट करें क्या, तट पर बाजों द्वारा लाये गये कार्गो के लिए कार्गो उतारने संबंधी प्रचालन किसी विशिष्ट बर्थ पर किया जाना अपेक्षित है। कृपया वह बर्थ भी बताएँ जहाँ पत्तन तट पर एक्सकेवेटरों के जरिये बाजों से कार्गो उतारने संबंधी प्रचालन चलाना चाहता है।	इस समय बाजों से कार्गो उतराई साउथ ब्रेक वाटर पूर्वी भाग पर संचालित की जाती है। तथापि, पत्तन दो बाज पोतघाट प्रदान करने की योजना बना रहा है।																																										
(iv)	बाजों के पार्सल आकार, प्रति बाज फेरों की संख्या आदि के रूप में विस्तृत परिकलन प्रस्तुत करे और यह दर्शाने के लिए परिकलन प्रस्तुत करे कि दो एक्सकेवेटरों की तन्हाती के साथ प्रस्तावित सुविधा के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित तीन बाज पर्याप्त रहेंगे ।	<p>पत्तन ने निम्नानुसार परिकलन विवरण प्रस्तुत किया है-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>सी</th><th>बाज प्रचालन घंटे</th><th></th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td><td>बाज की क्षमता (टन-भार)</td><td>2000</td></tr> <tr> <td>2</td><td>तट तक जाने आने का समय (घंटों में)</td><td>3.00</td></tr> <tr> <td>3</td><td>बल्क का लदान समय= (बाजों की क्षमता / फ्लोटिंग क्रेन द्वारा प्रति घंटा आउट पुट) पर 99% घंटों में</td><td>4.85</td></tr> <tr> <td>4</td><td>अन्य का लदान समय -1% (बाजों की क्षमता /फ्लोटिंग क्रेन द्वारा प्रति घंटा आउट पुट) x पर 53.33%</td><td>0.13</td></tr> <tr> <td>5</td><td>एक्सकेवेटरों के बारे में उतराई समय(बाजों की क्षमता / दो एक्सकेवेटरों द्वारा प्रहस्तित टन भार)</td><td>3.17</td></tr> <tr> <td>6</td><td>कुल समय (2+3+4+5) घंटों में</td><td>11.15</td></tr> <tr> <td>7</td><td>प्रति दिन फेरों की संख्या (24 घंटा/कुल समय)</td><td>2</td></tr> <tr> <td>8</td><td>तीन बाजों के लिए प्रति दिन कुल फेरों की संख्या =(फेरों की संख्या x 3 बाज)</td><td>6</td></tr> <tr> <td>9</td><td>प्रतिदिन प्रहस्तित किया जाने वाला कुल टन भार (बाजों की संख्या x कुल फेरे)</td><td>12000</td></tr> <tr> <td>10</td><td>तीन बाजों के प्रचालन के कुल घंटे (कुल समय x 3 बाज)</td><td>33.46</td></tr> <tr> <td>11</td><td>प्रति वर्ष प्रहस्तित किया जाने वाला टन भार</td><td>2492194</td></tr> <tr> <td>12</td><td>बाज परिवहन के घंटों की संख्या (आना जाना) 3 बाजों के लिए (सी2 x सी3 x सी11 सी9)</td><td>1869</td></tr> <tr> <td>13</td><td>बेकार घंटों की संख्या (सी3+सी4+ सी5) x</td><td>5081</td></tr> </tbody> </table>	सी	बाज प्रचालन घंटे		1	बाज की क्षमता (टन-भार)	2000	2	तट तक जाने आने का समय (घंटों में)	3.00	3	बल्क का लदान समय= (बाजों की क्षमता / फ्लोटिंग क्रेन द्वारा प्रति घंटा आउट पुट) पर 99% घंटों में	4.85	4	अन्य का लदान समय -1% (बाजों की क्षमता /फ्लोटिंग क्रेन द्वारा प्रति घंटा आउट पुट) x पर 53.33%	0.13	5	एक्सकेवेटरों के बारे में उतराई समय(बाजों की क्षमता / दो एक्सकेवेटरों द्वारा प्रहस्तित टन भार)	3.17	6	कुल समय (2+3+4+5) घंटों में	11.15	7	प्रति दिन फेरों की संख्या (24 घंटा/कुल समय)	2	8	तीन बाजों के लिए प्रति दिन कुल फेरों की संख्या =(फेरों की संख्या x 3 बाज)	6	9	प्रतिदिन प्रहस्तित किया जाने वाला कुल टन भार (बाजों की संख्या x कुल फेरे)	12000	10	तीन बाजों के प्रचालन के कुल घंटे (कुल समय x 3 बाज)	33.46	11	प्रति वर्ष प्रहस्तित किया जाने वाला टन भार	2492194	12	बाज परिवहन के घंटों की संख्या (आना जाना) 3 बाजों के लिए (सी2 x सी3 x सी11 सी9)	1869	13	बेकार घंटों की संख्या (सी3+सी4+ सी5) x	5081
सी	बाज प्रचालन घंटे																																											
1	बाज की क्षमता (टन-भार)	2000																																										
2	तट तक जाने आने का समय (घंटों में)	3.00																																										
3	बल्क का लदान समय= (बाजों की क्षमता / फ्लोटिंग क्रेन द्वारा प्रति घंटा आउट पुट) पर 99% घंटों में	4.85																																										
4	अन्य का लदान समय -1% (बाजों की क्षमता /फ्लोटिंग क्रेन द्वारा प्रति घंटा आउट पुट) x पर 53.33%	0.13																																										
5	एक्सकेवेटरों के बारे में उतराई समय(बाजों की क्षमता / दो एक्सकेवेटरों द्वारा प्रहस्तित टन भार)	3.17																																										
6	कुल समय (2+3+4+5) घंटों में	11.15																																										
7	प्रति दिन फेरों की संख्या (24 घंटा/कुल समय)	2																																										
8	तीन बाजों के लिए प्रति दिन कुल फेरों की संख्या =(फेरों की संख्या x 3 बाज)	6																																										
9	प्रतिदिन प्रहस्तित किया जाने वाला कुल टन भार (बाजों की संख्या x कुल फेरे)	12000																																										
10	तीन बाजों के प्रचालन के कुल घंटे (कुल समय x 3 बाज)	33.46																																										
11	प्रति वर्ष प्रहस्तित किया जाने वाला टन भार	2492194																																										
12	बाज परिवहन के घंटों की संख्या (आना जाना) 3 बाजों के लिए (सी2 x सी3 x सी11 सी9)	1869																																										
13	बेकार घंटों की संख्या (सी3+सी4+ सी5) x	5081																																										

		सी11/ सी 9	
(5)	पूँजी लागत		
(i)	दो एक्सकेवेटरों की पूँजी लागत, जून 2012 के केपीटी अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश में विचार की गई पूँजी लागत को अनुपातिक रूप से एजस्ट करते हुए रु. 1214.43 लाख विचार की गई है। यह मानते हुए कि केपीटी अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश में विचार की गई पूँजी लागत वर्ष 2012 से संबंधित है। जो लगभग एक वर्ष पुरानी है। कृपया इस बात कि पुष्टि करें कि क्या केपीटी के एक्सकेवेटरों की पूँजी लागत के आनुपातिक समायोजन से वीओसीपीटी द्वारा विचार की गई एक्सकेवेटर की पूँजी लागत प्रचलित दर की नुमाइन्दगी करेगी	संशोधित बजटरी प्रस्ताव प्राप्त किया जा रहा है और उसके आधार पर परिकलन अद्यतन किया जाएगा। (दिनांक 17 दिसम्बर 2013 के अपने पत्र के माध्यम से वीओसीपीटी ने संशोधित भाव प्रस्ताव पेश कर दिया है।)	
(ii)	वीओसीपीटी ने, बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त फोर्क लिफ्ट ट्रक, पे-लोर्स आदि जल्द उपस्कर प्रस्तुत नहीं किये हैं। कृपया पुष्टि करें कि पोत से तट तक कार्गो के परिवहन और अंतरण के लिए एक्सकेवेटरों के अलावा किसी अन्य उपकरण की प्रस्तावित परियोजना में योजना नहीं की गई है।	फोर्क लिफ्ट्स, पे-लोर्स आदि कार्य क्षेत्र में अभिकल्पित नहीं हैं।	
(6)	प्रचालन लागत		
(i)	ईंधन लागत		
	(I) फ्लोटिंग क्रेन		
	(क) 70% उपयोगिता पर काम के घंटों की संख्या 6132 घंटे आती है। (365दिन x 24 घंटे x 70%) इसलिये, केपीटी और अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क आदेशों में अनुपातिक/अनुसारित नज़रिये के अनुरूप वीओसीपीटी द्वारा विचार की गई फ्लोटिंग क्रेन की ईंधन खपत 6156 घंटों की बजाय 6132 घंटे ठीक कर ली जाए।	शुष्क बल्क कार्गो और अन्य कार्गो के अनुपात में फ्लोटिंग क्रेन के कुल कामकाजी घंटे 6156 घंटे विचार किये गए हैं, जल्दा परिकलन पत्रक में दिखाया गया है।	
	(ख) फ्लोटिंग क्रेन के बेकार/फुर्सत के घंटों के लिये ईंधन लागत 12 लिटर प्रति घंटा पर विचार करने का कारण और आधार स्पष्ट किया जाए। फ्लोटिंग क्रेन के फुर्सत के घंटों के लिये वीओसीपीटी द्वारा विचार की गई ईंधन लागत, ऊपर (क) पर प्रश्न का उत्तर देते हुए 2604 को सुधार कर 2628 कर ली जाए।	फ्लोटिंग क्रेन के फुर्सत के घंटों के दौरान प्रकाश व्यवस्था, एयरकंडीशनिंग प्रणाली और अन्य विद्युत संस्थापनाओं के लिये विद्युत शक्ति की आवश्यकता है। प्रति वर्ष फ्लोटिंग क्रेन के फुर्सत के घंटों पर प्रतिवर्ष कुल घंटों में से शेष बचे घंटों पर विचार करके किया गया है।	
	(ग) जून 2012 के केपीटी अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश के मामले में फ्लोटिंग क्रेन की प्रचालन लागत में टर्ग्स की खपत भी शामिल की गई है। वीओसीपीटी ने, फ्लोटिंग क्रेन के लिये प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क में इस लागत तत्व पर विचार नहीं किया है। बीओटी	फ्लोटिंग क्रेन को सेल्फ प्रोपेल बार्ज अथवा पंप बार्ज पर चढ़ाया जाना है। यदि पंप बार्ज पर चढ़ाया जाएगा तो पत्तन के दरमान के प्रभारों के अनुसार पत्तन टर्ग्स तत्वात किये जाएंगे।	

	प्रचालक द्वारा टग्स की तज्जाती पर कोई प्रशुल्क व्यवस्था यदि कोई हो, सोची गई हो तो वह स्पष्ट करें ।																						
	(II) <u>बार्जों की ईंधन लागत</u> (क) बार्जों के लिये 100 लिटर प्रतिघंटा की ईंधन खपत पर विचार करने का आधार बताए । वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित बार्ज न तो उपकरणों की नामेटिव सूची में हैं और न ही उन पर केपीटी के अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश में विचार किया गया है।	ओईएम द्वारा संस्तुत ईंधन खपत 0.161 लिटर/घं./बीएचपी है अनुमान में, सेल्फ प्रोपेल बार्ज के इंजन की कुल हॉर्स पावर 270 x 2 (अर्थात) 540 बीएचपी है। परिकलन- 540 x 0.161 लि./ घं./बीएचपी = दो मुख्य इंजनों के लिये 87घं./ लि. या 87लि./घ. ।																					
	इसलिये, वीओसीपीटी द्वारा 100 लिटर्स प्रतिघंटा पर विचार की गई ईंधन खपत का आधार बताया जाए और इसके अपनु पतन या किन्ही अन्य महापतन न्यासों पर बार्जों की वास्तविक ईंधन खपत से उसकी पुष्टि कीजिए ।	सहायक इंजनों की ईंधन खपत की दर 13 लिटर/घं. पर विचार की गई थी । इस समय प्रस्तावित केवल एक एक्सकेवेटर के आधार पर लागत की पुनर्गणना की जाएगी और प्रस्तुत की जाएगी ।																					
	(ख) बार्जों के लिये अनुमानित ईंधन लागत, 1869 और 5681 घंटे दर्शाती है। इन आंकड़ों का आधार स्पष्ट नहीं है और वह विस्तृत परिकलन की मदद से स्पष्ट किया जाए । बार्जों के लिये ईंधन लागत का अनुमान, ईंधन लागत अनुमानन में अपनाए गए परिमाणों में से प्रत्येक के लिये गणनाओं और औचित्यों के साथ विस्तार से स्पष्ट किया जाए, बताया जाए ।																						
	(III) <u>एक्सकेवेटर्स</u>																						
	(क) एक्सकेवेटरों के लिये 32 लिटर प्रति घंटा पर ईंधन खपत पर विचार करने का आधार बताएं ।	जम्मा कांला पतन के प्रशुल्क आदेश में विचार किया गया है।																					
	(ख) एक्सकेवेटरों के लिये ईंधन लागत के अनुमानन के लिये विचार किये गए घंटों की संख्या उनकी गणना के साथ बताए जाए ।	पतन ने निम्नानुसार गणना प्रस्तुत की है- <table border="1"> <tr> <th>सं.</th><th>एक्सकेवेटर्स</th><th></th></tr> <tr> <td>1.</td><td>प्रतिसाइकिल टनों की संख्या</td><td>4.50</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>प्रति घंटा साइकिलों की संख्या</td><td>100</td></tr> <tr> <td>3.</td><td>2008 के प्राधिकरण मार्गदर्शियों के अनुसार अपनाया जाने वाला गुणक</td><td>70%</td></tr> <tr> <td>4.</td><td>एक्सकेवेटरों की संख्या</td><td>2</td></tr> <tr> <td>5.</td><td>2 एक्सकेवेटरों द्वारा प्रति घंटा प्रहस्तित टन भार (बी1 x बी2 x बी3 x बी4)</td><td>630</td></tr> <tr> <td>6.</td><td>तट पर प्रति बार्ज कार्गो उतारने हेतु आवश्यक घंटे</td><td>3.70</td></tr> </table>	सं.	एक्सकेवेटर्स		1.	प्रतिसाइकिल टनों की संख्या	4.50	2.	प्रति घंटा साइकिलों की संख्या	100	3.	2008 के प्राधिकरण मार्गदर्शियों के अनुसार अपनाया जाने वाला गुणक	70%	4.	एक्सकेवेटरों की संख्या	2	5.	2 एक्सकेवेटरों द्वारा प्रति घंटा प्रहस्तित टन भार (बी1 x बी2 x बी3 x बी4)	630	6.	तट पर प्रति बार्ज कार्गो उतारने हेतु आवश्यक घंटे	3.70
सं.	एक्सकेवेटर्स																						
1.	प्रतिसाइकिल टनों की संख्या	4.50																					
2.	प्रति घंटा साइकिलों की संख्या	100																					
3.	2008 के प्राधिकरण मार्गदर्शियों के अनुसार अपनाया जाने वाला गुणक	70%																					
4.	एक्सकेवेटरों की संख्या	2																					
5.	2 एक्सकेवेटरों द्वारा प्रति घंटा प्रहस्तित टन भार (बी1 x बी2 x बी3 x बी4)	630																					
6.	तट पर प्रति बार्ज कार्गो उतारने हेतु आवश्यक घंटे	3.70																					

			(बार्ज की क्षमता /2 एक्सकेवेटरों द्वारा प्रहस्तन हेतु टन भार)	
		7.	प्रति वर्ष प्रहस्तित किया जाने वाला कुल टन भार	2492194
		8.	2 एक्सकेवेटरों के लिए प्रचालन के घंटों की संख्या (प्रहस्तित किया जाने वाला कुल टन भार / 2 एक्सकेवेटरों द्वारा प्रहस्तित किया जाने वाला टन भार)	3956.00
(ii)	अवमूल्यन कंपनी अधिनियम 2013 (खंड 123 की अनुसूची II (देखें) के प्रावधान सुझाव देते हैं कि हल्की लिफ्ट उपकरणों का उपयोगी जीवन 20 वर्ष माना जाए । यह 5% प्रति वर्ष की अवमूल्यन दर में परिवर्तित हो जाता है। किंतु अधिनियम यह भी सुझाव देता है कि तीन पालियों के प्रचालन के मामले में अवमूल्यन दर, वर्तमान दर की 100% बढ़ायी जाए । इसका अर्थ हुआ कि 5% की अवमूल्यन दर दो गुनी होकर 10% हो जाएगी । यदि उपकरणों से कंपनी अधिनियम 2013 में प्रदत्त मूल्यहास प्रावधानों के अनुरूप तीन पालियों में प्रचालन करने की अपेक्षा है तो कंपनी अधिनियम 2013 के प्रावधानों की दृष्टि से उपकरण के संबंध में विचार की गई अवमूल्यन दर 10% लागू करते हुए, 10.34% की बजाय 10% ठीक कर ली जाए ।	इस पर, अलग से पेश किये जाने वाले संशोधित परिकलन में विचार किया जायेगा । (दिनांक 17 दिसम्बर 2013 के पत्र के माध्यम से प्रस्तुत संशोधित परिकलनों में वीओसीपीटी ने मूल्यहास दर 10% मानी है।)		
(iii)	लाइसेंस शुल्क देखा गया है कि जून 2012 के केपीटी प्रशुल्क आदेश में जल क्षेत्र के लाइसेंस शुल्क और थल क्षेत्र के लाइसेंस शुल्क पर अप्रॉफिट प्रशुल्क की गणना में विचार किया गया है। किंतु, वीओसीपीटी ने इस लागत तत्व (घटक) पर विचार नहीं किया है । कृपया पुष्टि करें कि बीओटी प्रचालक से उगाहा गया लाइसेंस शुल्क प्रस्तावित परियोजना में समाहित नहीं है।	निविदा के कार्य क्षेत्र के अनुसार लाइसेंस शुल्क समाविष्ट नहीं है।		

(7)	<p>पत्तन ने दस्तावेजों की चक्र लिस्ट में क्रम सं. (vii) दर पर दर्शाया गया है कि कार्गो का 95% विदेशी होगा और 5% तटीय होगा। देखा गया है कि यद्यपि वीओसीपीटी ने तटीय कार्गो के लिए रियायती दर प्रस्तावित की है किंतु प्रस्तावित दर का परिकलन करते समय तटीय रियायत के प्रभाव पर विचार नहीं किया गया है। वीओसीपीटी से अनुरोध है कि वह प्रस्तावित दरों के परिकलन के समय (तापीय कोयले, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुटिकाओं को छोड़कर) तटीय रियायत प्रदान करने के राजस्व प्रभाव पर विचार करे।</p>	<p>यह संयुक्त सुनवाई के सामने पहले से रखा जा चुका है। तटीय कार्गो के लिए 60% की दर से प्रशुल्क के लिए वेटेज पर विचार किया गया है। तटीय कार्गो, कुल शुष्क बल्क कार्गो का 5% अभिकल्पित किया गया है।</p>
(8)	दरमान	
(i)	<p>2.1 परिभाषाएँ जल्ला कि पाली आधार पर कोई भी प्रशुल्क प्रस्तावित नहीं है 'पाली' की परिभाषा प्रासंगिक नहीं पायी गई है। इसलिए, वीओसीपीटी की 'पाली' परिभाषा को हटाने पर विचार करे।</p>	<p>हटा लिया गया है।</p>
(ii)	<p>2.2 सामान्य शर्तें एवं नियम (क) क्योंकि प्रस्तावित दरमान के मसौदा में कोई भी पत्तन संबंधी प्रभार प्रस्तावित नहीं है सं. (i) और (ii) की प्रासंगिकता की जाँच की जाए और यदि ये जरूरी न समझे जाएँ तो इन्हें प्रस्तावित दरमान से निकाला जाए। (ख) यह बताते हुए कि उपयोगकर्ताओं को एक तार्किक स्तर से आगे उस विलंब के लिए प्रभार का भुगतान नहीं करना होगा जिसके लिए टर्मिनल आपरेटर जिम्मेदार हो और सरकार की तटीय रियायत नीति से संबंधित शर्तों सहित सामान्य शर्तें अन्य अप्रकट प्रशुल्क आदेशों के अनुरूप प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में भी प्रदान की जाएँ।</p>	<p>जल्ला कि तटीय कार्गो को बल्क कार्गो का 5% माना जाता है कथित धारा प्रासंगिक है और इसे रखा जाए। चूंकि अपेक्षित सामान्य समय के अनुसार लंगरगाह में कार्गो लदान से तट पर कार्गो उतराई अवस्था तक बर्ज प्रचालन घंटे, दर परिकलन में शामिल हैं, उपभोक्ताओं द्वारा विलम्ब प्रभार वहन करने का प्रश्न ही नहीं उठता। शामिल किया गया।</p>
(iii)	<p>नोट 1. प्रस्तावित कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के अंतर्गत चूंकि बार्ज से संबंधित सेवा अर्थात् बार्ज पर उतारे गए कार्गो की हलचल और ऐसे उतारे गए कार्गो की पत्तन के बर्थ तक बार्जों के जरिए हलचल प्रस्तावित परियोजना में समाहित है नोट -1 में शामिल सेवाओं की सूची इस तरह संशोधित की जाए कि उस सूची में ये सेवाएँ भी शामिल हो जाएँ।</p>	<p>इस पर विचार किया जायेगा। नोट-1 निम्नलिखित के लिए प्रशुल्क प्रस्तावित हैं- I. बाहरी लंगरगाह पर फ्लोटिंग क्रेनों का उपयोग करते हुए पोतों से बार्जों पर कार्गो उतारा जाना और II. कार्गो, लंगरगाहों से बार्जों के जरिये ले जाए जाएंगे और तट पर एक्सकेवेटरों के जरिये उतारे जायेंगे।</p>
(iv)	<p>मसौदा दरमान तट पर प्रस्तावित प्रहस्तन प्रभारों के अंतर्गत समाहित सेवाओं (अर्थात् एक्सकेवेटरों के द्वारा) की सूची प्रस्तावित नहीं करता। वीओसीपीटी एक उपयुक्त नोट शामिल करे जिसमें तट पर प्रस्तावित प्रहस्तन प्रभारों के अंतर्गत समाहित सेवाओं</p>	<p>पत्तन ने दिनांक 17 दिसम्बर 2013 के अपने संशोधित प्रस्ताव में, समाहित सेवाओं की सूची शामिल कर ली है।</p>

	की सूची शामिल हो ।	
(v)	प्रस्तावित कार्गो प्रहस्तन प्रभार के अंतर्गत पोत से बार्ज तक कार्गो उतारने की दर, निर्माता की सिफारिशों के अनुसार अनुबंधित करने वाला नोट 2 प्रस्तावित दरमान में प्रासंगिक नहीं लगे । अतः इसे निकाल देने की जरूरत है।	वीओसीपीटी ने दिनांक 17 दिसम्बर 2013 के अपने संशोधित प्रस्ताव में प्रासंगिक (संदर्भित) नोट को हटा दिया है।
(9)	निष्पादनता मानक	
(i)	<u>फ्लोटिंग क्रेनों के लिए</u> फ्लोटिंग क्रेन का शुष्क बल्क कार्गो के लिए 9800 टन/प्रतिदिन पर और अन्य कार्गो के लिए 5226 टन/प्रतिदिन पर प्रस्तावित निष्पादनता मानक, इष्टतम क्षमता गणना में विचार की गई प्रहस्तन दर से मिलता जुलता देखा गया है। वीओसीपीटी नोट करे यदि फ्लोटिंग क्रेन की प्रहस्तन दर सुधारी जाती है तो फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता गणना में विचार की गई प्रहस्तन दर के तदनुरूप प्रस्तावित निष्पादनता मानकों को भी सुधारे जाने की जरूरत है। यही नजरिया एक्सकेवेटरों के लिए भी अपनाया जा सकता है।	जब फ्लोटिंग क्रेनों एक्सकेवेटरों की प्रहस्तन दर सुधारी जाएगी तब फेरबदल/सुधार के लिए प्राधिकरण से संपर्क किया जाएगा ।
(ii)	<u>एक्सकेवेटर के लिए-</u> एक्सकेवेटर का निष्पादनता मानक शुष्क बल्क कार्गो के लिए 7560 टन / प्रतिदिन और अन्य कार्गो के लिए 4032 टन / प्रतिदिन मानने का आधार बताया जाये ।	एक्सकेवेटरों के लिए निष्पादनता मानक निम्नानुसार निकाला गया है 100 हलचल / घं. x 4.5 टन/ हलचल x 24 घंटे x 0.7 = 7560 टन / दिन माना गया है। अन्य कार्गो के लिए 7560 टन का 53.33% माना गया है। किंतु, परिकलन दस्तावेज के अनुसार दो एक्सकेवेटरों द्वारा 12000 टन प्रति दिन प्रहस्तित किया जाना है। इसलिये, प्राधिकरण निम्नानुसार संशोधित निष्पादनता मानक पर विचार कर सकता है। शुष्क बल्क कार्गो के लिए ₹ 6000 टन/ प्रति दिन अन्य कार्गो के लिए ₹ 3200 टन/ प्रति दिन
(iii)	जहाँ कि पहले कहा जा चुका है, शुष्क बल्क और अन्य कार्गो के अंतर्गत समाहित कार्गो मर्दों का संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में स्पष्ट रूप से वर्णन किया जाए । परिणामस्वरूप, जिन कार्गो मर्दों के लिए निष्पादनता मानक प्रस्तावित किये गए हैं, वे उन कार्गो विवरणों से मिलने चाहिये जिनके लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में प्रहस्तन दर प्रस्तावित की गई है।	फ्लोटिंग क्रेन द्वारा लंगरगाह प्रहस्तन और एक्सकेवेटर द्वारा तटीय प्रहस्तन का विचाराधीन प्रस्ताव वीओसीपीटी में एक नया घटना चक्र है जिसका लक्ष्य 1.28 मीटर ड्राफ्ट से ज्यादा के अधिक गहरे ड्राफ्ट पोतों के प्रहस्तन हेतु बर्थिंग पूर्व के ठहराव को कम करना है। इसलिए, कार्गो केवल मात्र विनिर्देशों के लिए ही नहीं है। अतः वर्तमान परिदृश्य में प्रासंगिक प्रशुल्क मर्दों में कार्गो का विनिर्देशन व्यावहारिक नहीं है। किन्तु भविष्य में जब लंगरगाह में कार्गो प्रहस्तन में स्थिरता प्राप्त हो जाएगी तब प्राधिकरण की आवश्यकता पर विचार किया जायेगा ।

(iv)	वीओसीपीटी प्रस्तावित निष्पादनता मानक को शासित करने वाली प्रासंगिक शर्तें, यदि कोई हों, को शामिल करने का प्रस्ताव करें।	कार्गो प्रहस्तन के निष्पादनता मानक, पोर्तों / फ्लोटिंग क्रेन में उपलब्ध लोड-मीटरों की सहायता से प्राप्त कर सकता है।
------	--	---

7.1 इस प्रकरण में संयुक्त सुनवाई तृतीकोरिन में वीओसीपीटी परिसर में 9 दिसम्बर 2013 को आयोजित की गई थी। उसमें वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव की पावर-प्वाइंट प्रस्तुति दी। संयुक्त सुनवाई में वीओसीपीटी और उपयोगकर्ताओं / उपयोगकर्ता संगठनों / भावी बोलीदाताओं ने अपने अपने पक्ष रखे।

7.2 संयुक्त सुनवाई में सीजीयू लॉजिस्टिक्स लिमिटेड ने फ्लोटिंग क्रेन की पूंजी लागत और प्रचालन लागत अनुमानों पर प्रश्न किये थे। संयुक्त सुनवाई में वीओसीपीटी ने फ्लोटिंग क्रेन से संबंधित लागतों की दोबारा जाँच करने की सहमति व्यक्त की। इसलिए दिनांक 12 दिसम्बर 2013 के हमारे पत्र के जरिये वीओसीपीटी को इसके द्वारा फ्लोटिंग क्रेन की अनुमानित पूंजी लागत और प्रचालन लागत की पुनर्जाँच के उपरांत, यदि जरूरी लगे तो विचाराधीन प्रस्ताव को संशोधित करने और संशोधित प्रस्ताव तुरंत प्राधिकरण को प्रस्तुत करने की सलाह दी गई थी।

8.1 दिनांक 11 दिसम्बर 2013 के अपने पत्र के माध्यम से वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर की जाँच-पड़ताल पर दिनांक 13 दिसम्बर 2013 के अपने ई-मेल के जरिये, पत्तन से कुछ बिंदुओं पर स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था। दिनांक 17 दिसम्बर 2013 के अपने पत्र के माध्यम से वीओसीपीटी ने आवश्यक उत्तर प्रस्तुत कर दिया है साथ ही पट्टन की पूंजी लागत समेत संशोधित परिकलन भी प्रस्तुत कर दिया है। इसका विवरण आगामी पञ्चाग्राफ में वर्णित किया गया है। हमारे ऊपर संदर्भित ई-मेल द्वारा मांगा गया स्पष्टीकरण और पत्तन द्वारा अपने ई-मेल द्वारा प्रस्तुत उत्तर नीचे सारणीबद्ध है।

क्र.सं.	प्राधिकरण द्वारा मांगा गया स्पष्टीकरण	पत्तन का उत्तर
(i)	2 (च) क्रमांक के प्रश्न के संबंध में, पत्तन ने बताया है कि लंगरगाह में प्रस्तावित कुल यातायात में बल्क कार्गो की हिस्सेदारी 95% है और इसमें से केवल 5% ही तटीय कार्गो है जिसमें तापीय कार्गो (कोयला) शामिल नहीं है। इस संबंध में नोट किया जाए कि अपने प्रस्ताव में पत्तन ने कहा है कि प्रहस्तित किये जाने वाले शुल्क बल्क कार्गो की हिस्सेदारी 99% है और अन्य कार्गो की हिस्सेदारी 1% है। कृपया पुष्टि करें कि पत्तन की कितना-कितना शुल्क बल्क कार्गो और अन्य कार्गो प्रहस्तन करने की योजना है। साथ ही प्रत्येक श्रेणी के कार्गो में कितना प्रतिशत विदेशी और कितना % तटीय है यह भी पक्का बताएँ।	शुल्क बल्क कार्गो ₹ 99% अन्य कार्गो - 01% 99% शुल्क बल्क कार्गो में से 95% विदेशी है और 5% तटीय है। इसके साथ ही 5% तटीय कार्गो में तापीय कोयला शामिल नहीं है। 1% अन्य कार्गो सारा का सारा (100%) विदेशी माना गया है।
(ii)	फ्लोटिंग क्रेन की इंधन खपत से संबंधित प्रश्न 6(1)(ग) के संबंध में वीओसीपीटी ने बताया है कि यदि फ्लोटिंग क्रेन को बर्ज पर चढ़ाया जाता है तो पत्तन के दरमान के	इस बात की पुष्टि की जाती है कि प्रस्तुत की गई योजना के अनुसार फ्लोटिंग क्रेन का स्थानान्तरण सफ़्त प्रोपेल बर्जों में से किसी एक का इस्तेमाल करते हुए किया जाएगा। पत्तन के टर्ग्स के

	<p>प्रभारों के अनुसार पत्तन के टर्गस तन्नात किये जाएंगे । इस संबंध में यह नोट किया जाए कि परिशिष्ट -II पर प्रस्ताव कहता है कि फ्लोटिंग क्रेन के साथ तीन सक्षम प्रोपेलर बार्ज तन्नात किये जाएंगे ।</p> <p>यह नोट किये जाने हेतु प्रस्तावित उपकरण के आधार पर संदर्भ प्रशुल्क तय किया जाता है जो इंफ्रस्ट्रक्चर के अधीन सकल लाइसेंस अवधि के दौरान लागू रहेगा । ऐसी स्थिति में पत्तन को सलाह दी जाती है कि वह जिस उपकरण को तन्नात करने की सोच रहे हैं, उसके तकनीकी विनिर्देश न बदले ।</p>	<p>उपकरण की कोई पूर्व योजना नहीं है । तथापि, उपकरण की तकनीकी विशेषताओं / आंकड़ों में कोई बदलाव नहीं है ।</p>																		
(iii)	<p>बार्जों के लिए ईंधन लागत के संबंध में प्रश्न सं. 6 (i) के संदर्भ में पत्तन ने बताया है कि उसका प्रस्ताव अब एक एक्सकेवेटर तन्नात करने का है और उसकी लागत की गणना दोबारा की जाएगी और पेश की जाएगी । यह ध्यान में रहे कि उपकरण के तकनीकी आंकड़ों में बदलाव से और उसके परिणामस्वरूप पूंजी लागत में फेरबदल से प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क पर भी प्रभाव पड़ता है । इसको ध्यान में रखते हुए पत्तन से अनुरोध है कि वह प्रस्तावित परियोजना के लिए उपकरण के तकनीकी पहलुओं को मजबूत करे और हमें इसकी अनुमानित पूंजी लागत के साथ एक सूची प्रस्तुत करे ।</p>	<p>उपकरण के तकनीकी आंकड़े (पहलू) बदले नहीं गए हैं । पन्टून की पूंजी लागत शामिल की गई है और संशोधित गणना प्रस्तुत है--</p> <p>फ्लोटिंग क्रेन की पूंजी लागत निम्नानुसार अनुमानित की गई है</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>फ्लोटिंग क्रेन</th><th>रु. लाखों में</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(i)</td><td>एक फ्लोटिंग क्रेन (35 टन) पन्टून समेत</td><td>3554.62</td></tr> <tr> <td>(ii)</td><td>सक्षम प्रोपेलर बार्ज (तीन)</td><td>2042.88</td></tr> <tr> <td>(iii)</td><td>कुल</td><td>5597.50</td></tr> <tr> <td>(iv)</td><td>विविध लागत @ 5%</td><td>279.81</td></tr> <tr> <td>(v)</td><td>कुल लागत</td><td>5877.37</td></tr> </tbody> </table> <p>लंगर गाह पर कार्गो उतराई दर (9800 टन / दिन) पर विचार करते हुए तट पर दो एक्सकेवेटरों की बहुत अधिक आवश्यकता है और दो एक्सकेवेटरों की लागत ली गई है ।</p>		फ्लोटिंग क्रेन	रु. लाखों में	(i)	एक फ्लोटिंग क्रेन (35 टन) पन्टून समेत	3554.62	(ii)	सक्षम प्रोपेलर बार्ज (तीन)	2042.88	(iii)	कुल	5597.50	(iv)	विविध लागत @ 5%	279.81	(v)	कुल लागत	5877.37
	फ्लोटिंग क्रेन	रु. लाखों में																		
(i)	एक फ्लोटिंग क्रेन (35 टन) पन्टून समेत	3554.62																		
(ii)	सक्षम प्रोपेलर बार्ज (तीन)	2042.88																		
(iii)	कुल	5597.50																		
(iv)	विविध लागत @ 5%	279.81																		
(v)	कुल लागत	5877.37																		
(iv)	<p>वीओसीपीटी द्वारा अपने संदर्भित पत्र के माध्यम से, प्रश्नों के प्रस्तुत उत्तरों के संबंध में, एक्सकेवेटरों का मूल्य निर्धारण और एक्सकेवेटरों की पूंजी लागत से संबंधित संशोधित परिकलन प्राप्त नहीं हुआ है । वीओसीपीटी से वही (सूचना) तुरंत प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है ।</p>	<p>संशोधित परिकलन यहाँ संलग्न है- (एक्सकेवेटरों का मूल्य निर्धारण मूल प्रस्ताव के अनुसार बरकरार रखा गया है । पूंजी लागत अनुमान निम्नानुसार प्रदत्त है-</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>(i)</td><td>एक्सकेवेटर की लागत (यूरो में)</td><td>497000</td></tr> <tr> <td>(ii)</td><td>जर्मनी से भारत तक नौवहन प्रभार @ 1%</td><td>4970</td></tr> <tr> <td>(iii)</td><td>एक्सकेवेटर का कुल सीआईएफ मूल्य</td><td>501970</td></tr> <tr> <td>(iv)</td><td>भारतीय रुपयों में (16.12.2013 को एक यूरो की विनमय दर रु. 85.43 थी)</td><td>42883297</td></tr> <tr> <td>(v)</td><td>सीमा शुल्क ड्यूटी @ 26.11% टी</td><td>11196828.87</td></tr> </tbody> </table>	(i)	एक्सकेवेटर की लागत (यूरो में)	497000	(ii)	जर्मनी से भारत तक नौवहन प्रभार @ 1%	4970	(iii)	एक्सकेवेटर का कुल सीआईएफ मूल्य	501970	(iv)	भारतीय रुपयों में (16.12.2013 को एक यूरो की विनमय दर रु. 85.43 थी)	42883297	(v)	सीमा शुल्क ड्यूटी @ 26.11% टी	11196828.87			
(i)	एक्सकेवेटर की लागत (यूरो में)	497000																		
(ii)	जर्मनी से भारत तक नौवहन प्रभार @ 1%	4970																		
(iii)	एक्सकेवेटर का कुल सीआईएफ मूल्य	501970																		
(iv)	भारतीय रुपयों में (16.12.2013 को एक यूरो की विनमय दर रु. 85.43 थी)	42883297																		
(v)	सीमा शुल्क ड्यूटी @ 26.11% टी	11196828.87																		

	(vi)	उप कुल योग	54080125
	(vii)	माल भाड़ा और बीमा प्रभार 2%	1081602
	(viii)	कुल	55161728.49
	(ix)	विविध प्रभार @ 3%	1654851.85
	(x)	एक्सकेवेटर की कुल लागत	56816580.35

8.2 दिनांक 26 नवम्बर 2013 और 29 नवम्बर 2013 के अपने प्रस्ताव की तुलना में पत्तन ने दिनांक 17 दिसम्बर 2013 के अपने पत्र के माध्यम से प्रस्तुत संशोधित परिकलन में निम्नलिखित परिवर्तन किये हैं-

- (i) पन्टून की लागत सम्मिलित करने के लिए फ्लोटिंग क्रेन की पूंजी लागत अपोट की गई है। तदनुसार, फ्लोटिंग क्रेन की पूंजी लागत, यूरो की विनिमय दर रु. 84.98 मानते हुए रु. 43.93 रु. 55.97 करोड़ अपोट की गई है।
- (ii) अपने मूल प्रस्ताव में पत्तन ने दो एक्सकेवेटरों की पूंजी लागत, कांफ़ला पत्तन न्यास के आदेश में विचार की गई लागत के आधार पर, अनुमानित की थी। किंतु पत्तन ने मेसर्स जीएमएमसीओ लिमि. की कोटेशन के आधार पर दो एक्सकेवेटरों की पूंजी लागत रु. 12.14 करोड़ से 11.30 करोड़ अपोट की है।
- (iii) सहायक (ऑगजीलियरी) जेनरेटर की ईंधन खपत 8760 घंटों के लिए (365 दिन x 24 घंटे) 30 लिटर / घंटा पर विचार करते हुए, फ्लोटिंग क्रेन की ईंधन खपत रु. 421.56 लाख से बढ़कर रु. 578.43 लाख की गई है।
- (iv) एक्सकेवेटरों की ईंधन लागत के अनुमानन के लिए मूल प्रस्ताव में अनुमानित 3956 घंटों की तुलना में पत्तन ने अब दो एक्सकेवेटरों के लिए ईंधन लागत 7912 घंटों के लिए अनुमानित की है। इसको देखते हुए ईंधन लागत रु. 85.76 लाख से रु. 171.53 लाख अनुमानित की गई है।
- (v) कंपनी अधिनियम 2013 में वर्णित दर के अनुसार मूल्यह्रास 10 पर परिगणित किया गया है।
- (vi) उपरोक्त के अलावा, अन्य परिमाणों में कोई परिवर्तन नहीं किया गया है। उपरोक्त परिवर्तनों के फलस्वरूप, तदनुसार प्रचालन लागत और राजस्व आवश्यकता में परिवर्तन हो गया है। इसको देखते हुए, पत्तन ने अब, लंगरगाह पर फ्लोटिंग क्रेन का उपयोग करते हुए और तट पर एक्सकेवेटरों का उपयोग करते हुए कार्गो प्रहस्तन के लिए संशोधित प्रभार प्रस्तावित किये हैं और, एक्सकेवेटरों द्वारा कार्गो प्रहस्तन के निष्पादनता मानक भी बदले हैं।
- (vii) लागत विवरणी, प्रस्तावित दरों और निष्पादनता मानक में किये गए परिवर्तन नीचे सारणीबद्ध हैं-

(क) लागत संख्या

(रु. लाख में)			
क्र.	विवरण	दिनांक 26.11.2013 का पिछला प्रस्ताव	दिनांक 17.12.2013 का संशोधित प्रस्ताव
(i)	फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता	2.49 एमएमटी	2.49 एमएमटी
(ii)	एक्सकेवेटरों की इष्टतम क्षमता	2.49 एमएमटी	2.49 एमएमटी
(iii)	फ्लोटिंग क्रेन की पूंजी लागत	4393.00	3554.62
(iv)	बार्जों की पूंजी लागत		2042.88
(v)	विविध लागत सहित फ्लोटिंग क्रेन की कुल पूंजी लागत	4612.65	5877.37
(vi)	2 एक्सकेवेटरों की पूंजी लागत	1214.43	1135.33
(vii)	विविध लागत सहित 2 एक्सकेवेटरों की कुल पूंजी लागत	1275.15	1193.15
(viii)	फ्लोटिंग क्रेन की कुल प्रचालन लागत	1575.55	1982.34
(ix)	एक्सकेवेटरों की कुल प्रचालन लागत	357.88	422.10
(x)	नियोजित पूंजी पर प्रति लाभ (ROCE)		
	फ्लोटिंग क्रेन	738.02	940.38
	एक्सकेवेटर्स	204.02.	190.90
(xi)	कुल राजस्व आवश्यकता		
	फ्लोटिंग क्रेन	2313.57	2922.72
	एक्सकेवेटर्स	561.90	613.00

(क) प्रस्तावित दरें

क्र.	दर प्रस्तावित	मूल प्रस्ताव		संशोधित प्रस्ताव	
(i)	फ्लोटिंग क्रेन	बल्क कार्गो	अन्य कार्गो	बल्क कार्गो	अन्य कार्गो
	विदेशी	रु. 92.83 प्रति मी.ट.	रु. 174.11 प्रति मी.ट.	रु. 118.69 प्रति मी.ट.	रु. 219.89 प्रति मी.ट.
	तटीय	रु. 55.70 प्रति मी.ट.	रु. 104.47 प्रति मी.ट.	रु. 69.75 प्रति मी.ट.	रु. 131.93 प्रति मी.ट.
(ii)	बल्क कार्गो	बल्क कार्गो	अन्य कार्गो	बल्क कार्गो	अन्य कार्गो
	विदेशी	रु. 22.55 प्रति मी.ट.	रु. 22.55 प्रति मी.ट.	रु. 24.89 प्रति मी.ट.	रु. 46.10 प्रति मि.ट.
	तटीय	रु. 13.53 प्रति मी.ट.	रु. 13.53 प्रति मी.ट.	रु. 14.63 प्रति मी.ट.	रु. 27.66 प्रति मी.ट.

(क) निष्पादनता मानक

कार्गो संवर्ग	मूल प्रस्ताव कार्गो प्रहस्तित		संशोधित प्रस्ताव कार्गो प्रहस्तित	
	फ्लोटिंग क्रेन	एक्सकेवेटर	फ्लोटिंग क्रेन	एक्सकेवेटर
शुष्क बल्क कार्गो	9800 टन प्रति दिन	7560 टन प्रति दिन	9800 टन प्रति दिन	6000 टन प्रति दिन
अन्य कार्गो	5226 टन प्रति दिन	4032 टन प्रति दिन	5226 टन प्रति दिन	3200 टन प्रति दिन

8.3 दिनांक 19 दिसम्बर 2013 के अपने पत्र के माध्यम से वीओसीपीटी ने निम्नानुसार और आगे स्पष्ट किया -

- (i) फ्लोटिंग क्रेन की रु. 55.97 करोड़ की लागत, दिनांक 16.12.2013 को यूरो की विनिमय दर रु. 85.43 अपनाने के बाद और (फ्लोटिंग क्रेन के लिए) मे. लीमेर लिमि. से, मे.सीकोन लिमि. विशाखापत्तनम् से (पन्टून के लिए) और (3 नग सक्फ प्रोपेल्व बार्जों के लिए) मे.पेम्पो शिप बिल्डिंग एंज इंजीनियरिंग प्रा.लिमि. गोवा से प्राप्त बजटरी प्रस्ताव के आधार पर हआ और इसमें पन्टून तथा 3 नग सक्फ प्रोपेल्व बार्जों की लागत भी शामिल हआ। पन्टून समेत फ्लोटिंग क्रेन की लागत का विस्तृत अनुमान दिनांक 17 दिसम्बर 2013 के पत्र के माध्यम से पहले ही पेश किया जा चुका हआ।
- (ii) दिनांक 26 नवम्बर 2013 के अपने प्रस्ताव में पत्तन द्वारा फ्लोटिंग क्रेन की पूंजी लागत की गणना करते हुए सीमा शुल्क इयूटी की दर ईपीसीजी योजना के अंतर्गत 3% मानी गई थी। दिनांक 17 दिसम्बर 2013 के अपने पत्र के माध्यम से प्रस्तुत संशोधित परिगणना में एक संभावित बोलीदाता यथा सीजीयू लॉजिस्टिक्स प्राइवेट लिमि. मुंबई द्वारा पूछे गए प्रश्न के उत्तर के आधार पर फ्लोटिंग क्रेन उपकरण के लिये लागू सीमाशुल्क इयूटी दर के अनुसार सीमाशुल्क इयूटी की दर बदल कर 14.71% की गई हआ।
- (iii) फ्लोटिंग क्रेन को थामें/रोके रखने के लिये पन्टून में लगे ऑगजीलियरी इंजिन की ईंधन खपत 30लि. प्रतिघंटा की दर मानी गई हआ जो निम्नानुसार पीजल इंजिन की क्षमता (ब्रेक हॉर्सपावर-बीएचपी) के आधार पर हआ:
- (iv) $186 \text{ बीएचपी पीजल इंजिन} \times 0.161 \text{ लिटर्स/घंटा/बीएचपी} = 29.95 \text{ लिटर्स}$ अर्थात् 30लि. प्रतिघंटा यह पन्टून के निर्माताओं द्वारा समझाया/सूचित किया गया हआ।
- (v) लंगरगाह पर फ्लोटिंग क्रेन के जरिये पोतों से बार्जों पर कार्गो लादने के समय और समुद्रतट पर एक्सकेवेटरों द्वारा बार्जों से कार्गो उतारने के समय ईंधन खपत पर फ्लोटिंग क्रेन के बारे में कांला पत्तन न्यास के प्रस्ताव के लिये प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नजरिये के अनुरूप, बार्ज के प्रचालन के घंटों (समय) की सामान्य खपत के $1/8$ पर विचार किया गया हआ।

8.4 दिनांक 19 दिसम्बर 2013 के अपने ई-मेल के माध्यम से वीओसीपीटी ने और आगे निम्न स्पष्टीकरण दिया हआ-

- (i) फ्लोटिंग क्रेन को थामे रखने के लिये पन्टून पर लगे ऑगजीलियरी इंजिन की ईंधन खपत 30 लिटर्स प्रति घंटा की दर से विचार की गई हआ। यह ईंधन खपत एसी, प्रकाश, खाना बनाने हेतु हॉट प्लेट, कंप्यूटर्स आदि चलाने हेतु 365 दिन और 24 घंटे पन्टून पर कर्मचारी आवास की बिजली संबंधी जरूरतों के लिये आंकी गई हआ। इस संबंध में एक भावी बोलीदाता, मे. सीजीयू लॉजिस्टिक्स प्राइ.लिमि., मुंबई द्वारा एक प्रश्न पूछा गया हआ
- (ii) आरम्भ में दिनांक 26.11.2013 का टीएमपी आवेदन प्रस्तुत करते हुए फ्लोटिंग क्रेन के बारे में फुर्सत के समय की ईंधन खपत पर 12 लिटर प्रति घंटा की दर से विचार किया गया था। उपरोक्त कारणों से उसे प्रतिस्थापित कर दिया गया हआ और दिनांक 17 दिसम्बर, 2013 के पत्र के माध्यम से उसी को प्रस्तुत कर दिया गया हआ। इसलिए फुर्सत के समय के लिए ईंधन खपत का प्रश्न ही कहाँ उठता हआ।

9. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रियाएँ इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड्स में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और सम्बद्ध पक्षकारों द्वारा रखे गए तर्कों के सारांश प्रासंगिक पक्षकारों को अलग से भेज दिये जाएँगे। ये विवरण हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाया जायेगा।

10. इस प्रकरण पर कार्यवाही करने के दौरान प्राप्त हुई जानकारी की समग्रता के संदर्भ से स्थिति उभरती रह

(i) वीओसीपीटी का प्रस्ताव, पब्लिक प्राइवेट पार्टनर शिप (पीपीपी) मोड के अंतर्गत वी.ओ.चिदंबरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) के लंगरगाह में 12.8 मीटर से अधिक के ड्राफ्ट वाले पोतों से फ्लोटिंग क्रेनों की तस्माती द्वारा प्रहस्तन किये जाने के लिये अभिकल्पित शुष्क बल्क कार्गो और अन्य कार्गो हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए ह। इस समय वीओसीपीटी में अधिकतम उपलब्ध ड्रॉफ्ट/ड्रॉट 12.80 मीटर ह। बर्थ पर पोतों के प्रहस्तन से पहले और पत्तन के जरिये प्रहस्तित यातायात में सुधार के लिए 12.8 मीटर से अधिक ड्रॉफ्ट वाले पोतों से कार्गो को लंगरगाह पर उतारने की सुविधा प्रदान करने हेतु वीओसीपीटी ने पब्लिक प्राइवेट पार्टनर शिप (पीपीपी) मोड के अंतर्गत लंगरगाह में फ्लोटिंग क्रेन तस्मात करना प्रस्तावित किया ह। जस्साकि वीओसीपीटी ने बताया ह पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने (दो अदद) फ्लोटिंग क्रेनों को वीओसीपीटी में लंगरगाह प्रचालनों के लिए तस्मात करने हेतु अनुमोदन प्रदान कर दिया ह।

(ii) पिछले अनुच्छेदों में वर्णित तथ्यात्मक स्थिति से यह देखा जा सकता ह कि वीओसीपीटी द्वारा दिनांक 22 अक्तूबर, 2013 को दाखिल किए गए मूल प्रस्ताव में अनेक कमियाँ थीं। बाद में, वीओसीपीटी ने अपना प्रस्ताव दो बार संशोधित किया, एक बार दिनांक 26 नवम्बर, 2013 के अपने पत्र द्वारा और दूसरी तथा अंतिम बार, दिनांक 17 दिसम्बर, 2013 को दाखिल अपने पत्र के जरिये अंतिम संशोधित प्रस्ताव द्वारा।

जस्सा कि पिछले पश्चागाफ में उल्लेख किया गया ह वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत दिनांक 22 अक्तूबर, 2013 के अपने आरम्भिक प्रस्ताव में वीओसीपीटी ने, कांला पत्तन न्यास (केपीटी) के अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश से जो बंदरखाड़ी में समेकित बार्ज प्रहस्तन सुविधाओं के लिए था, अपनाना प्रस्तावित किया ह। हमारे प्रश्न का उत्तर देते हुए वीओसीपीटी ने परियोजना के लाइसेंस का कार्य-क्षेत्र प्रस्तुत किया था। कार्य क्षेत्र में समुद्र तट पर कार्गो का प्रहस्तन (बार्ज से तट तक कार्गो की हलचल) शामिल था। किंतु पत्तन के अक्तूबर, 2013 के प्रस्ताव में पत्तन द्वारा प्रस्तावित परियोजना के लिए अभिकल्पित कार्य-क्षेत्र पूरी तरह नहीं वर्णन किया गया था। इसके अलावा, जस्सा कि तथ्यात्मक स्थिति का वर्णन करने वाले पिछले पश्चागाफों में उल्लेख किया गया ह वीओसीपीटी द्वारा अभिकल्पित कार्य-क्षेत्र ने लाइसेंस को तटीय प्रहस्तन के लिए प्रभार वसूली के विभिन्न विकल्प प्रदान किये थे जो 2013 के मार्गदर्शियों के अंतर्गत संदर्भ प्रशुल्क प्रस्ताव तस्मार करने हेतु किसी भी महापत्तन न्यास द्वारा अपनाए जाने वाले दृष्टिकोण के अनुरूप नहीं पाया गया था।

चूंकि तटीय प्रहस्तन के कार्य क्षेत्र के लिए अभिकल्पित समग्र व्यवस्था 2013 के संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप नहीं पायी गई थी और प्रस्तावों में पाये गये दूसरे अंतर्ग, कमियों के मददेनजर वीओसीपीटी को सलाह दी गई थी कि वह (प्रस्तावों की) फिर से जाँच पड़ताल करे और एक संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करे।

वीओसीपीटी ने दिनांक 26 नवम्बर और 29 नवम्बर, 2013 की एक संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया जिसमें पत्तन ने तटीय प्रहस्तन प्रभार शामिल किये थे । दिनांक 26 नवम्बर, 2013 का संशोधित प्रस्ताव और दिनांक 29 नवम्बर, 2013 के पत्र के माध्यम से प्रस्तुत निष्पादनता मानक पर संबंधित उपयोगकर्ताओं, उपयोगकर्ता संगठनों और वीओसीपीटी की सूचना के अनुसार भावी बोली दाताओं से परामर्श किया गया था ।

मेसर्स सीजीयू लॉजिस्टिक्स लिमि (सीजीयूएलएल), मेसर्स सिकल लॉजिस्टिक्स लिमि. (एसएलएल) जल्ले कुछ भावी बोलीदाताओं ने, वीओसीपीटी द्वारा फ्लोटिंग क्रेन की पूंजी लागत के अनुमान पर गंभीर आपत्तियाँ व्यक्त की हैं । वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित फ्लोटिंग क्रेन की अनुमति पूंजी लागत उल्लेखनीय रूप से कमतर हूँ और यह विभिन्न मर्दों की जल्ले पन्टून जिस पर फ्लोटिंग क्रेन को स्थापित किया जाएगा, जल्लेटरों और ऑगजीलियरी जल्लेटरों की, पूंजी लागत फल्लेटर नहीं करता हूँ । साथ ही यह इन मर्दों के लिए संबंधित प्रचालन लागत भी फल्लेटर नहीं करता हूँ । इसलिए, वीओसीपीटी को सलाह दी गई थी कि वह फ्लोटिंग क्रेन की पूंजी लागत और प्रचालन लागत के अनुमान की पुनः जाँच करे और संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करे । इस पृष्ठभूमि में, वीओसीपीटी ने और अधिक संशोधित प्रस्ताव दिनांक 17 दिसम्बर, 2013 दाखिल किया हूँ । वीओसीपीटी के फाइनल संशोधित प्रस्ताव में वीओसीपीटी ने फ्लोटिंग क्रेन की पूंजी लागत अनुमानन की पुनः जाँच की और उसे संशोधित किया । साथ ही उसने फ्लोटिंग क्रेन की प्रचालन लागत के अनुमानन को भी संशोधित किया हूँ । दिनांक 17 दिसम्बर, 2013 का फाइनल संशोधित प्रस्ताव मुख्य रूप से, उपयोगकर्ताओं / छटनी किए बोलीदाताओं द्वारा व्यक्त किये गए सरोकारों और हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों को संबोधित करने के लिए था ताकि वह दिनांक 26 नवम्बर, 2013 के अपने संशोधित प्रस्ताव की कमियों को दूर कर सके । इस विश्लेषण में, इस प्रकरण पर कार्यवाही के दौरान प्रस्तुत सूचना के साथ वीओसीपीटी द्वारा दिनांक 17 दिसम्बर, 2013 को दाखिल फाइनल संशोधित प्रस्ताव पर विचार किया गया हूँ ।

यहाँ यह बताना प्रासंगिक होगा कि प्रस्ताव तल्लार करने की अवस्था अर्थात् शुरुआत से लेकर इस प्रकरण पर कार्यवाही की संपूर्ण प्रक्रिया के दौरान देखा गया हूँ कि वीओसीपीटी का नजरिया गंभीरतापूर्ण नहीं रहा । हमारे द्वारा पूछे गए कुछ प्रश्न और उपयोगकर्ताओं या भावी बोली दाताओं की कुछ टिप्पणियों का वीओसीपीटी द्वारा आज भी प्रत्यक्षतः कोई उत्तर नहीं दिया गया हूँ । इस शर्त पर कि अपेक्षा या आदेश संदर्भ प्रशुल्क प्रस्ताव को 2013 के संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अंतर्गत विनिर्दिष्ट समय सीमा के भीतर निपटाना हूँ जहाँ कहीं आवश्यक पाया गया वहाँ कुछ फेरबदल के अधीन, जल्ले कि अनुवर्ति पल्लेग्राफों में बताया गया हूँ इस प्रकरण पर वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत सूचना और स्पष्टीकरणों पर पूरी तरह निर्भर करते हुए कार्यवाही की गई हूँ ।

- (iii) वीओसीपीटी का प्रस्ताव, पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी 9 सितम्बर, 2013 से प्रभावी 'महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु संशोधित मार्गदर्शी 2013' पर आधारित हूँ । उक्त मार्गदर्शियों की धारा 2.4 अनुबंधित करती हूँ कि यदि महा पत्तन न्यास की दृष्टि में, उस महा पत्तनन्यास में या किसी अन्य महापत्तन न्यास में 2008 मार्गदर्शियों के अंतर्गत किसी विशेष वस्तु के लिए निर्धारण प्रशुल्क उस वस्तु के लिए सदृश संदर्भ प्रशुल्क नहीं हूँ तो वह महापत्तन (न्यास) परियोजना के लिए विस्तृत और पर्याप्त औचित्य

देते हुए, 2008 के मार्गदर्शियों के अधीन संदर्भ प्रशुल्क तय करने हेतु एक प्रस्ताव इस प्राधिकरण के पास लेकर आ सकता है।

वीओसीपीटी ने बताया है कि बाहरी लंगरगाह पर फ्लोटिंग क्रेन का उपयोग करते हुए कार्गो प्रहस्तन की आज तक अभिकल्पना नहीं की गई है और इसलिए, पत्तन में अपनाए जाने के लिए कोई अप्रॉफ़्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं है। वीओसीपीटी ने यह भी स्पष्ट किया है कि परियोजना में अभिकल्पित कार्यक्षेत्र अन्य महापत्तन न्यासों के संदर्भ प्रशुल्क में समाहित नहीं है। यह इसी संदर्भ में है कि वीओसीपीटी ने दिनांक 26 नवम्बर, 2013 के अपने संशोधित प्रस्ताव में और दिनांक 17 दिसम्बर, 2013 के और अधिक संशोधित प्रस्ताव में, 2008 के मार्गदर्शियों के सिद्धांतों का अनुपालन करते हुए प्रस्तावित परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण का प्रस्ताव किया है। वीओसीपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव सामान्य रूप से 2013 के संशोधित मार्गदर्शियों में प्रदत्त प्रावधानों के अनुरूप है।

- (iv) इस प्रकरण के विश्लेषण पर आगे बढ़ने से पहले, विचाराधीन प्रस्ताव से सम्बद्ध कुछ मुद्दों को संबोधित करना प्रासंगिक होगा। पोत परिवहन मंत्रालय के पत्र सं. पीपी-25021/14/2013, वीओसीपीटी दिनांक 20 नवम्बर, 2013 से जिसकी एक प्रति वीओसीपीटी द्वारा अग्रेषित की गई थी, यह देखा गया है कि पोत परिवहन मंत्रालय ने वीओसीपीटी को दस वर्ष की अवधि के लिए दो फ्लोटिंग क्रेनें लाइसेंस करने हेतु वीओसीपीटी को अपना अनुमोदन सूचित कर दिया है। किन्तु पत्तन ने लंगरगाह पर केवल एक फ्लोटिंग क्रेन पर ही विचार किया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि यदि पहली फ्लोटिंग क्रेन की क्षमता, अनुमानित क्षमता के 75 % तक पहुँचेगी तब दूसरी फ्लोटिंग क्रेन के लिए लाइसेंस जारी किया जायेगा। चूंकि इस प्राधिकरण के समक्ष वीओसीपीटी द्वारा दाखिल प्रस्ताव, केवल एक फ्लोटिंग क्रेन के हेतु संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए है यह पूरी तरह से स्पष्ट है कि इस प्रकरण में इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क वीओसीपीटी द्वारा प्रदान की जाने वाली केवल एक ही फ्लोटिंग क्रेन पर लागू होगा। इसलिए, वीओसीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह बोली दस्तावेज के साथ-साथ रियायत करार में यह साफ-साफ उल्लेख करे कि इस प्रकरण में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया जाने वाला संदर्भ प्रशुल्क लंगरगाह प्रचालनों में केवल मात्र एक फ्लोटिंग क्रेन के प्रचालनों के लिए है।

दि आईएमसी लिमिटेड ने कहा है कि पोत परिवहन मंत्रालय ने दो फ्लोटिंग क्रेनों के प्रचालन के लाइसेंस के लिए ही अनुमोदन प्रदान किया है और रिकॉर्ड पर तटवर्ती प्रचालन उपकरण के प्रचालन के लिए कोई लाइसेंस नहीं देखा पाया गया है और ऐसे अनुमोदन के बिना तटवर्ती प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क निर्धारण अवैध और अस्वीकार्य है। जज्ञाकि पहले कहा गया है इस संदर्भ में वीओसीपीटी प्रस्तावित परियोजना के अंतर्गत लाइसेंसी के लिए कार्यक्षेत्र में, लंगरगाह में फ्लोटिंग क्रेन प्रचालनों के अंतर्गत लाइसेंसी के लिए कार्यक्षेत्र में, लंगरगाह में फ्लोटिंग क्रेन प्रचालनों के जरिये कार्गो प्रहस्तन के साथ साथ तट पर बार्ज से तट तक कार्गो के परिवहन के लिए तटीय प्रहस्तन सुविधा प्रदान करना भी अभिकल्पित है। यह इसी संदर्भ में है कि वीओसीपीटी ने दिनांक 26 नवम्बर, 2013 के अपने संशोधित प्रस्ताव में तटवर्ती प्रहस्तन के लिए एक्सकेवेटर के लिए दर प्रस्तावित की है।

वीओसीपीटी ने यह भी स्पष्ट किया है कि पोत परिवहन द्वारा प्रदत्त अनुमोदन लंगरगाह प्रचालन के लिए है और इसमें बार्ज और एक्सकेवेटर भी शामिल हैं। पत्तन द्वारा प्रस्तुत उपरोक्त स्पष्टीकरण को देखते हुए और यह स्वीकार करते हुए कि परियोजना के अंतर्गत पत्तन द्वारा अभिकल्पित कार्य क्षेत्र में बार्ज से तट तक कार्गो के परिवहन के लिए तटवर्ती प्रहस्तन भी समाहित है बार्ज से तट तक कार्गो प्रहस्तन समाहित करने वाला वीओसीपीटी का फाइनल संशोधित प्रस्ताव परियोजना के अंतर्गत समाहित कार्यक्षेत्र के अनुरूप देखा गया है। हमने पत्तन के प्रस्ताव का अध्ययन किया है।

- (v) वीओसीपीटी ने बताया है कि इस परियोजना के अंतर्गत व्यवस्था वर्तमान स्टीवेरों या भावी स्टीवेरों जिन्हें स्वयं को पत्तन के पास पंजीकृत करवाना होगा, के साथ करनी होगी। पीपीपी परियोजना के लिए बोलियाँ आमंत्रित करना पूरी तरह सम्बद्ध महापत्तन न्यास के कार्य क्षेत्र के भीतर आता है और इस विषय में इस प्राधिकरण की कोई भूमिका नहीं है।
- (vi) सीपोल लॉजिस्टिक्स लिमि. (एसएलएल) ने मुद्दा उठाया है कि फ्लोटिंग क्रेन प्रचालनों की यातायात संभावनाओं का आकलन करने के लिए कोई संभाव्यता अध्ययन नहीं किया गया है जो फ्लोटिंग क्रेन द्वारा प्रहस्तन किये जा सकने वाले यातायात पर अपेक्षित ध्यान देने के लिए महत्वपूर्ण है। इसका विचार है कि फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता के यातायात में परिवर्तित होने की संभावना नहीं है। लंगरगाह में कार्गो प्रहस्तन हेतु प्रस्ताव 12.8 मी. से अधिक के ड्रॉफ्ट वाले पोतों के प्रहस्तन हेतु सामने आया है ताकि पोतों का बर्थिंग पूर्व का ठहराव कम किया जा सके। इसलिए, वीओसीपीटी का विचार है कि एसएलएस द्वारा उठाए गए मुद्दे प्रासंगिक नहीं हैं किन्तु संभाव्यता अध्ययन न करवाए जाने के लिए वीओसीपीटी ने जो कारण बताए हैं, वे औचित्यपूर्ण नहीं जान पड़ते हैं। यहाँ यह उल्लेख करना उचित है कि सभी महापत्तन न्यासों ने अपने-अपने अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय, अपनी-अपनी संभाव्यता अध्ययन रिपोर्ट की प्रतियाँ प्रस्तुत की हैं। अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने हेतु सभी महापत्तन न्यासों को परिपत्रित दस्तावेजों की चेक लिस्ट के अनुसार संबंधित पत्तन द्वारा प्रस्तुत किये जाने वाले अपेक्षित दस्तावेजों में से यह एक है। इस विषय में किये गए अनुरोध के बावजूद संभाव्यता रिपोर्ट के अभाव में, इस प्रकरण पर आगे की कार्यवाई पूरी तरह संभाव्यता अध्ययन करवाए बिना वर्तमान प्रस्ताव तैयार करने और दाखिल करने में वीओसीपीटी के विवेक पर निर्भर रहते हुए की गई है।
- (vii) यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शी फ्लोटिंग क्रेन और एक्सकेवेटरों द्वारा कार्गो प्रहस्तन हेतु कोई स्पष्ट मानक या मानदंड प्रदान नहीं करते। वीओसीपीटी ने बताया है कि प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क का निष्कर्ष 2008 के अपफ्रंट मार्गदर्शियों में प्रदत्त सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए और कांला पत्तन न्यास (केपीटी) के बंदर खाड़ी स्थित बार्ज प्रहस्तन सुविधाओं के संबंध में अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश सं. टीएएमपी/45/2011-केपीटी दिनांक 18 जून 2012 में इस प्राधिकरण द्वारा अनुपालित कार्यविधि का अनुपालन करके निकाला है। मार्गदर्शियों की धारा 3.2 इस प्राधिकरण को अनुमति देती है कि वह पत्तन की विशेष परिस्थितियों को देखते हुए संबंधित पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत किये जाने वाले औचित्य के आधार पर मानदंडों में आवश्यक समायोजन कर ले। 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त किसी भी विशिष्ट मानदंड के अभाव में, वीओसीपीटी द्वारा वर्णित स्थिति के आधार पर कि इसने 2008 के अपफ्रंट मार्गदर्शियों में प्रदत्त सिद्धांतों और कांला

पत्तन न्यास (केपीटी) के अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश सं. टीएमपी/45/2011- केपीटी दिनांक 18 जून, 2012 में इस प्राधिकरण द्वारा अनुपालित कार्य-पद्धति का अनुपालन करते हुए, इस प्रकरण पर विक्षेपण हेतु कार्यवाई की जा रही है।

यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि केपीटी में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क फ्लोटिंग क्रेन का इस्तेमाल करते हुए आउटर ट्यूना ब्याय पर कार्गो प्रहस्तन की मिली जुली सेवा के लिए और मिली जुली बार्ज प्रहस्तन दर आयात कार्गो के संबंध में, बार्ज से कार्गो उतारन के लिए और उसे भण्डारण स्थान तक पहुँचाने, स्टेक्वाई में भण्डारण और रेक्स पर चढ़ाने तक के लिए और निर्यात कार्गो के लिए उल्टेक्रम के लिए है। जबकि तात्कालिक मामले में, वीओसीपीटी का प्रस्ताव एक विशिष्ट कार्गो प्रचालन यथा, लंगरगाह पर फ्लोटिंग क्रेन का इस्तेमाल करते हुए पोत से बार्ज पर कार्गो उतारने और बर्थ पर बार्ज से तट पर एक्सकेवेटरों का उपयोग करते हुए कार्गो उतारने के लिए है। दिखायी देता है कि वीओसीपीटी ने लंगरगाह में फ्लोटिंग क्रेन की तच्चाती द्वारा कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के लिए संदर्भ-प्रशुल्क निर्धारण हेतु अपने प्रस्ताव में फ्लोटिंग क्रेन और एक्सकेवेटरों के संबंध में प्रासंगिक परिमापक केपीटी के आदेश से उधार लिये हैं।

(viii)

इष्टतम क्षमता

(क) लंगरगाह में फ्लोटिंग क्रेन

- (i) लंगरगाह में कार्गो प्रहस्तन प्रचालन संचालित करने के लिए एक फ्लोटिंग क्रेन की तच्चाती अभिकल्पित है। जच्चा कि पहले बताया गया है फ्लोटिंग क्रेनों की संख्या या कार्यप्रणाली के लिए मार्गदर्शियों में कोई अलग से मानदंड उपलब्ध नहीं है।
- (ii) वीओसीपीटी ने फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता 2.49 मिलियन टन (24.9 लाख टन) प्रति वर्ष आकलित की है। वीओसीपीटी ने शुष्क बल्क कार्गो की प्रहस्तन दर 9800 टन प्रति दिन और अन्य कार्गो की प्रहस्तन दर 5226 टन प्रतिदिन मानी है। वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया है कि शुष्क बल्क कार्गो में कोयला और कोक, उर्वरक, उर्वरक का कच्चा माल, चूना पत्थर, जिप्सम और दलहन आते हैं और अन्य कार्गो के अंतर्गत विस्फोटक और इमारती लकड़ी के लट्ठे आते हैं। पत्तन ने तस्दीक की है कि उसका तापीय कोयला प्रहस्तन की कोई योजना नहीं है। पत्तन द्वारा कोई संभाव्यता रिपोर्ट (फीजिबिलिटी रिपोर्ट) प्रस्तुत न करने की स्थिति में वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत कार्गो प्रोफाइल पर निर्भर किया गया है।

दिनांक 18 जून, 2012 के केपीटी के अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश में फ्लोटिंग क्रेन की प्रहस्तन दर शुष्क बल्क कार्गो के लिए 21840 टन प्रति दिन ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 11640 टन प्रति दिन और इमारती लकड़ी के लट्ठों के लिए 7272 टन प्रति दिन विचार किया गया। इसलिए वीओसीपीटी से पत्तन द्वारा प्रस्तावित उस प्रहस्तन दर का औचित्य बताने का अनुरोध किया गया था। जो केपीटी के मामले में फ्लोटिंग क्रेन का उपयोग करते हुए लंगरगाह में कार्गो चढ़ाने / उतारने संबंधी प्रचालनों के लिए केपीटी द्वारा अभिकल्पित समान प्रचालनों की (प्रहस्तन दर से) उल्लेखनीय रूप से बहुत कम है।

इस प्रसंग में वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया है कि निर्माता की सिफारिशों के अनुसार फ्लोटिंग क्रेन की प्रहस्तन दर पोतों से बाजों पर कार्गो उतारने हेतु 12000 से 14000 टन प्रतिदिन की रेंज में है। निर्माता की सिफारिशों के आधार पर वीओसीपीटी ने 14000 टन प्रति दिन की अधिकतम प्रहस्तन दर मानी है और शुष्क बल्क कार्गो के लिए फ्लोटिंग क्रेन की कार्गो प्रहस्तन दर मालूम करने हेतु उस पर 70% प्रचालन भार फ़ैक्टर लागू किया है तो यह 9800 टन प्रति दिन प्राप्त हुआ है। जहाँ तक वीओसीपीटी द्वारा 70% प्रचालन लोड फ़ैक्टर लागू करने की बात है देखा गया है कि यह केपीटी मामले में फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता के आकलन में अपनाए गए नज़रिये के अनुरूप है और इस मामले में भी स्वीकृत है।

वीओसीपीटी ने 14000 टन प्रति दिन के आधारभूत प्रहस्तन दर की पुष्टि, फ्लोटिंग क्रेन के निर्माता से पत्तन द्वारा प्राप्त किये गए ई-मेल की प्रति में प्रदत्त निर्माता के विनिर्देशों से कर दी है। निर्माता की सिफारिशों से पता चला है कि लदान प्रचालन के लिए प्रहस्तन दर 24000 से 26000 टन प्रति दिन की रेंज में होने की संभावना है जबकि कार्गो उतरायी प्रचालनों के लिए 12000 से 14000 टन प्रति दिन की रेंज में प्रहस्तन दर की सिफारिश की गई है। यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि केपीटी में विचार की गई प्रहस्तन दर में, लंगरगाह में फ्लोटिंग क्रेन का उपयोग करते हुए कार्गो लदान और कार्गो उतरायी दोनों प्रचालन शामिल थे और यह केपीटी के प्रस्ताव पर आधारित थी। वीओसीपीटी ने बताया है कि इसके प्रस्ताव में लंगरगाह पर कार्गो के केवल उतारे जाने की अभिकल्पना है। उपरोक्त स्थिति को देखते हुए और यह स्वीकार करते हुए कि वीओसीपीटी द्वारा विचार की गई कार्गो उतराई की प्रहस्तन दर को मशीन के निर्माता द्वारा संस्तुत प्रहस्तन दर के दस्तावेजी साक्ष्य का समर्थन प्राप्त है वीओसीपीटी द्वारा मानी गई प्रहस्तन दर पर विश्वास किया गया है और इस विश्लेषण में उस पर विचार किया गया है।

एसएलएल ने उल्लेख किया है कि समुद्र की स्थिति को और लंगरगाह प्रचालन को प्रभावित करने वाले दूसरे अवयवों को देखते हुए 14000 टन प्रति दिन की प्रहस्तन दर अव्यावहारिक है। यह स्वीकार करना होगा कि पत्तन ने 70 प्रतिशत का प्रचालन लोड फ़ैक्टर लागू किया है और फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता के लिए शुष्क बल्क कार्गो हेतु अंततोगत्वा 9800 टन प्रति दिन की प्रहस्तन दर पर विचार किया है। चूंकि वीओसीपीटी द्वारा मानी गई अधिकतम प्रहस्तन दर निर्माता की सिफारिश पर आधारित है वीओसीपीटी द्वारा मानी गई अधिकतम प्रहस्तन दर निर्माता की सिफारिश पर आधारित है वीओसीपीटी द्वारा मानी गई प्रहस्तन दर को नीचे गिराने की कोई वजह नजर नहीं आती है। ज़ाहकि पहले कहा गया है असल में केपीटी के मामले में समान क्षमता वाली फ्लोटिंग क्रेन के लिए प्रहस्तन दर लदान और उतराई दोनों प्रचालनों के लिए उच्चतर स्तर पर मानी गई है।

- अन्य कार्गो के लिए वीओसीपीटी ने शुष्क बल्क कार्गो की प्रहस्तन के 53.33% पर प्रहस्तन दर का विचार किया ह। जो कथित रूप से कांला पत्तन न्यास प्रशुल्क में अपनाये गए अनुपात पर आधारित ह। वीओसीपीटी के मामले में पत्तन ने बताया ह कि अन्य कार्गो के अंतर्गत इमारती लकड़ी और विस्फोटक आते हैं । जबकि केपीटी के मामले में, शुष्क बल्क कार्गो की प्रहस्तन दर का 53.33% का अनुपात 'स्टील और थल बंद कार्गो' के लिए विचार किया गया था और इमारती लकड़ी के लिए शुष्क बल्क कार्गो की प्रहस्तन दर के 53.33% पर विचार किया गया था । उपरोक्त स्थिति का उल्लेख करते हुए वीओसीपीटी से अनुरोध किया गया था । कि वह बताए कि किस प्रकार केपीटी में शुष्क बल्क कार्गो के लिए प्रहस्तन दर के 53.33% पर 'स्टील और थल बंद कार्गो' के लिए लागू कथित प्रतिशतता वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित इमारती लकड़ी और विस्फोटकों वाले अन्य कार्गो के लिए प्रासंगिक ह। उससे अनुरोध किया गया था कि यदि जरूरी समझे तो प्रहस्तन दर की समीक्षा करे । इस विषय में वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव के अनुसार यह कहते हुए 53.33% का अनुपात बरकरार रखने का अनुरोध किया ह कि 'स्टील और थल बंद कार्गो के समान इमारती लकड़ी के लटों को ब्रेक बल्क कार्गो माना गया ह और उसने यह भी बताया ह कि इमारती लकड़ी के लटों का ब्रेक बल्क कार्गो माना गया ह और उसने यह भी बताया ह कि इमारती लकड़ी के लटों और विस्फोटकों के संयुक्त प्रहस्तन की हिस्सेदारी इष्टतम क्षमता में 1% ह। वीओसीपीटी के प्रस्ताव द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण की दृष्टि से अन्य कार्गो के लिए प्रहस्तन दर, वीओसीपीटी के प्रस्ताव के अनुसार शुष्क बल्क कार्गो की प्रहस्तन दर के 53.33% पर विचार की गई ह। तदनुसार, वीओसीपीटी ने अन्य कार्गो की प्रहस्तन दर 5226 टन/दिन (अर्थात् 9800 टन/दिन \times 53.33%) परिगणित की ह। हमारे विश्लेषण में अन्य कार्गो की प्रहस्तन दर, बिना पूर्णांकों में बदले 5226.34 टन/दिन विचार की गई ह।
- (iii) वीओसीपीटी ने शुष्क बल्क कार्गो की हिस्सेदारी 99% मानी ह और इमारती लकड़ी और विस्फोटकों वाले अन्य कार्गो की हिस्सेदारी 1% मानी ह। पत्तन ने स्पष्ट किया ह कि विभिन्न कार्गो की हिस्सेदारी पत्तन के कार्गो प्रहस्तन ाटा के आधार पर विचार की गई ह। इष्टतम क्षमता के परिकलन में पत्तन द्वारा विभिन्न कार्गो समूहों की प्रतिशतता हिस्सेदारी पर विश्वास किया गया ह। निर्भर किया गया ह।
- (iv) मार्गदर्शियों में प्रदत्त सूत्र के अनुसार 70% का फ़ैक्टर इष्टतम क्षमता निर्धारित करने के लिये केवल एक बार ही लागू किया जाना ह। फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता मालूम करने के लिये वीओसीपीटी ने दो अवस्थाओं/चरणों में 70% के फ़ैक्टर को लागू किया ह। पहली बार, निर्माता द्वारा संस्तुत प्रहस्तन दर पर लो फ़ैक्टर के रूप में (यथा,

14000टन/दिन X 70% = 9800 टन/दिन) और दूसरी बार, जम्मा मानदण्डों में प्रदत्त हफ़ समग्र क्षमता परिकलन में ।

मानदण्ड क्षमता निर्धारण के लिये प्रासंगिक परिमापकों में से बताया गया हफ़ वीओसीपीटी ने तथाकथित रूप से, केपीटी मामले में अपनाया गया दृष्टिकोण ही अपनाया हफ़। इस प्राधिकरण ने, केपीटी द्वारा वर्णित कारणों से, फ्लोटिंग क्रेन की प्रहस्तन दर निकालने के लिये 70% पर प्रचालन लोफ़ फफ़्टर के रूप में विचार करने की इजाजत दी हफ़। इसके अलावा 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त 70% क्षमता उपयोगिता मानदण्ड पर भी फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता निर्धारण में विचार किया गया हफ़। केपीटी के मामले में, यही दृष्टिकोण एक्सकेवेटरों के लिये अनुमत किया गया था । ऐसी स्थिति में, वीओसीपीटी द्वारा अपनाया गया नजरिया जो केपीटी के मामले में अपनाए गए नजरिये के अनुरूप हफ़ फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता के निर्धारण के लिये स्वीकृत हफ़। यह नोट करने योग्य हफ़ कि आदेश सं. टीएएमपी/32/2010-वीपीटी दिनांक 29 नवंबर 2010 के माध्यम से वीपीटी की बर्थ पर लौह अयस्क के मशीनी प्रहस्तन हेतु अपफ़्रंट निर्धारण के मामले में भी प्रचालनीय आवश्यकताओं के लिए लिये गये समय को फफ़्टर करने हेतु उपकरण दक्षता फफ़्टर (मार्गदर्शियों में प्रदत्त 70% के मानदण्ड से ऊपर/अधिक) गिना गया था ।

- (v) इस प्रकार, मिश्रित कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी और, शुष्क बल्क कार्गो तथा अन्य कार्गो की अलग-अलग प्रहस्तन दर के आधार पर फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिये 2,478,861 टन प्रतिवर्ष और 'अन्य कार्गो' के लिये 13,353 टन प्रतिवर्ष आती हफ़ जो कुल मिलाकर 2,492,214 टन प्रतिवर्ष जबकि वीओसीपीटी द्वारा 2,492,194 टन प्रतिवर्ष अनुमानित की गई थी । वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित इष्टतम क्षमता में बहुत ज़रा-सा अंता हफ़। फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता हमारे द्वारा अनुमानित 2492214 टन प्रतिवर्ष अर्थात 2.49 मिलियन टन प्रतिवर्ष पर ही विचार किया गया हफ़।

(ख) एक्सकेवेटर्स:-

- (i) वीओसीपीटी ने 2 एक्सकेवेटर तन्नात करना प्रस्तावित किया हफ़ और दो एक्सकेवेटरों की इष्टतम क्षमता, फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता के स्तर पर 2.49 एमटीपीए पर विचार किया हफ़। अनुरोध करने के बावजूद पत्तन ने, अक्टूबर 2013 के अपने पहले प्रस्ताव से लेकर दिनांक 17 दिसंबर, 2013 के फाइनल संशोधित प्रस्ताव तक एक्सकेवेटर की प्रहस्तजन दर के आधार पर स्वतंत्र रूप से एक्सकेवेटर की इष्टतम क्षमता का आकलन इस आधार पर नहीं किया हफ़ कि 2.49 एमटीपीए पर आकलित फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता तक ही दो एक्सकेवेटरों से प्रहस्तित किया जाए । वीओसीपीटी द्वारा बरकरार रखी गई उपरोक्त स्थिति के बावजूद भी, हमारे द्वारा तन्नार की गई परिवर्तित लागत विवरणी में एक्सकेवेटर की इष्टतम

क्षमता वीओसीपीटी द्वारा संकेतिक प्रहस्तन दर परिमापक के आधार पर परिकलित हए जिसकी आगामी पञ्चाग्राफों में व्याख्या की गई हए-

- (ii) 2008 के मार्गदर्शियों में एक्सकेवेटरों के लिये कोई स्पष्ट मानदण्ड प्रदत्त नहीं हैं । 70% लोड फ़ैक्टर के साथ 1000 हलचल प्रति एक्सकेवेटर प्रतिघंटा पर विचार करते हुए और एक एक्सकेवेटर की 4.5 घन मीटर बक्केट क्षमता को 1 टन प्रतिघन मीटर के समान बताते हुए और प्रति एक्सकेवेटर प्रतिदिन 24 प्रचालन घंटे के आधार पर वीओसीपीटी ने 2 एक्सकेवेटरों के लिये शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन दर 630 टन प्रतिघंटा पर परिकलित की हए । यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक हए कि केपीटी में समान क्षमता वाले तीन एक्सकेवेटरों की प्रहस्तन दर पर 945 टन/घंटा पर विचार किया गया था । इस प्रकार समानुपातिक रूप से दो एक्सकेवेटरों प्रहस्तन दर 630 टन/घंटा आती हए । चूंकि वीओसीपीटी द्वारा विचार की गई प्रहस्तन दर केपीटी मामले में अनुपालित दृष्टिकोण के अनुरूप हए और केपीटी मामले में विचार किये गए 3 एक्सकेवेटरों की बजाय 2 एक्सकेवेटरों के लिये समायोजित की गई हए उसी पर भरोसा किया गया हए और इस विश्लेषण में उस पर विचार किया गया हए । अनुवर्ती पञ्चाग्राफों में वर्णित कारणों से 2 एक्सकेवेटर तत्काल करने हेतु वीओसीपीटी का प्रस्ताव स्वीकार किया गया हए ।
- (iii) एक्सकेवेटर की इष्टतम क्षमता ज्ञात करने के लिये वीओसीपीटी ने दो अवस्थाओं में 70% का फ़ैक्टर लागू किया हए जश्ना फ्लोटिंग क्रेन के मामले में किया गया था । पहली अवस्था/चरण में, प्रति एक्सकेवेटर प्रतिघंटा हलचलों की संख्या पर लोड फ़ैक्टर के रूप में (यथा, 100 हलचल x 70%) और दूसरा चरण/अवस्था जश्ना मानदण्डों में प्रदत्त हए समग्र क्षमता परिकलन में । केपीटी के मामले में इस प्राधिकरण ने केपीटी का यह त्रुटि स्वीकार किया हए कि 100 हलचल प्रतिघंटा आपूर्तिकर्ताओं द्वारा प्रदत्त रेटेड (वर्गीकृत) क्षमता हए और इस प्रकार क्षमता के आकलन के लिये प्रहस्तन दर के रूप में ऐसी वर्गीकृत क्षमता का 70% लिया ही जाना हए । इसके अलावा, मार्गदर्शियों में प्रदत्त 70% का मानदण्ड क्षमता के आकलन में भी माना गया हए । इस प्रकार, एक्सकेवेटर की इष्टतम क्षमता के आकलन के लिये 70% का फ़ैक्टर लागू करने का, वीओसीपीटी द्वारा अनुपालित नज़रिया स्वीकार किया जाता हए ।
- (ग) वीओसीपीटी द्वारा फ्लोटिंग क्रेन के मामले में अनुपालन किये गए दृष्टिकोण के अनुरूप “अन्य कार्गो” की प्रहस्तन दर, “शुष्क बल्क कार्गो” की प्रहस्तन दर के 53.33% पर विचार की गई हए । यह केपीटी के मामले में अनुपालन किये गए दृष्टिकोण के भी अनुरूप हए । तदनुसार अन्य कार्गो की प्रहस्तन दर 336 टन प्रतिदिन (630 टन प्रतिदिन ~~X~~ 53.33%) आती हए ।
- (घ) इस प्रकार, मिले जुले कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी और शुष्क बल्क कार्गो तथा “अन्य कार्गो” की अलग-अलग प्रहस्तन दरों के आधार पर दो एक्सकेवेटरों की

इष्टतम क्षमता 38,45,131 टन प्रतिवर्ष अर्थात् 3.85 मिलियन टन प्रतिवर्ष परिगणित होती है।

- (II.) जल्लाकि पहले बताया जा चुका है हालांकि वीओसीपीटी ने दो एक्सकेवेटरों की प्रहस्तन दर के परिमाणक प्रस्तुत कर दिये हैं, इसने हमारे अनुरोध के बाद भी, इन उपकरणों की प्रहस्तन दर के आधार पर 2 एक्सकेवेटरों की इष्टतम क्षमता का स्वतंत्र रूप से आकलन नहीं किया है। पतन ने बताया है कि केवल फ्लोटिंग क्रेन द्वारा प्रहस्तित कार्गो की तट पर दो एक्सकेवेटरों द्वारा प्रहस्तन के लिये उपलब्ध है और इस प्रकार फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता को ही दो एक्सकेवेटरों की इष्टतम क्षमता माना गया है।

देखा गया है कि दो एक्सकेवेटरों की इष्टतम क्षमता, उनकी प्रहस्तन दर के आधार पर 3.85 एमटीपीए आती है। फ्लोटिंग क्रेन की 2.49 एमटीपीए पर आकलित इष्टतम क्षमता पर विचार करते हुए फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता और दो एक्सकेवेटरों की इष्टतम क्षमता में व्यापक अंतर है। चूंकि पतन ने एक्सकेवेटरों की इष्टतम क्षमता को फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता तक ही सीमित रखना प्रस्तावित किया है वीओसीपीटी से विशिष्ट रूप से अनुरोध किया गया था कि वह दो एक्सकेवेटर तैयार करने की जरूरत का औचित्य बताए और इस बात की भी पुष्टि करे कि क्या प्रस्तावित परियोजना के लिये दो एक्सकेवेटर नितांत आवश्यक हैं। वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया है कि लंगरगाह में कार्गो की रवानगी दर 9800 टन प्रतिदिन को ध्यान में रखते हुए, तट पर दो एक्सकेवेटरों की परियोजना के लिये अत्यधिक आवश्यकता है। यह देखा जा सकता है कि यदि एक्सकेवेटरों की संख्या दो से घटा कर एक की जाती है तो एक एक्सकेवेटर की इष्टतम क्षमता भी आधी अर्थात् 1.92 एमटीपीए रह जाएगी (दो एक्सकेवेटरों की इष्टतम क्षमता 3.85 एमटीपीए पर आकलित है) यह 2.49 मिलियन टन प्रतिवर्ष पर आकलित फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता की पूर्ति नहीं कर सकती। उपरोक्त स्थिति को देखते हुए और वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर कि फ्लोटिंग क्रेन की 9800 टन प्रतिदिन की कार्गो उतराई-कम-रवानगी दर को प्राप्त करने के लिये प्रस्तावित परियोजना के लिये दो एक्सकेवेटर आवश्यक हैं, दो एक्सकेवेटरों के लिये वीओसीपीटी का प्रस्ताव स्वीकार किया जाता है हालांकि फ्लोटिंग क्रेन और दो एक्सकेवेटरों की इष्टतम क्षमता में व्यापक अंतर है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि केपीटी में भी बार्ज जहाज़ी पर 3 एक्सकेवेटरों की इष्टतम क्षमता का आकलन 4.71 एमटीपीए किया गया था और फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता का आकलन 4.53 एमटीपीए किया गया था। केपीटी के मामले में भी इस प्राधिकरण ने इन दोनों क्षमताओं में अंतर की अनुमति दे दी थी हालांकि यह अंतर इतना व्यापक नहीं है जितना कि तात्कालिक वीओसीपीटी के मामले में। वीओसीपीटी ने मांगे गए उस स्पष्टीकरण पर कुछ नहीं कहा है कि एक्सकेवेटरों की इष्टतम क्षमता अर्जित करने के लिये पतन बीओटी प्रचालक द्वारा किसी अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिये दो एक्सकेवेटरों के इस्तेमाल की अभिकल्पना करता है।

उपरोक्त स्थिति को देखते हुए और यह भी मानते हुए कि वर्तमान मामले में पत्तन ने पुष्टि कर दी है कि परियोजना के लिये दो एक्सकेवेटर आवश्यक हैं किन्तु उसी समय चूंकि वीओसीपीटी ने जोर देकर/आग्रहपूर्वक कहा है कि फ्लोटिंग क्रेन द्वारा प्रहस्तित कार्गो की इष्टतम क्षमता वह कार्गो होगा जो तट पर दो एक्सकेवेटरों द्वारा प्रहस्तित किया जाएगा, दो एक्सकेवेटरों द्वारा प्रहस्तित किये जाने वाले कार्गो की इष्टतम क्षमता, वीओसीपीटी द्वारा अनुपालित दृष्टिकोण के अनुरूप है फ्लोटिंग क्रेन के लिये आकलित इष्टतम क्षमता 2.49 एमटीपीए पर स्थिर की जाती है ठहरायी जाती है।

(ix) पूंजी लागत

वीओसीपीटी ने दिनांक 26 नवंबर 2013 के अपने पूर्ववर्ती संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित परियोजना की कुल पूंजी लागत रु.5887.80 लाख अनुमानित की थी जिसमें लंगरगाह पर तीन सफ़फ़ प्रोपेल्व बार्जों समेत फ्लोटिंग क्रेन प्रचालन लिये रु.4612.65 लाख और तट पर (2) एक्सकेवेटरों के लिये रु.1275.15 लाख शामिल थे । कुछ उपयोगकर्ताओं/भावी बोलीदाताओं द्वारा इंगित की गई गंभीर आब्जरवेशनों के मद्दे नज़र कि पूंजी लागत अनुमान में कुछ मदों/वस्तुओं को शामिल नहीं किया गया है वीओसीपीटी ने दिनांक 17 दिसंबर 2013 के अपने फाइनल संशोधित प्रस्ताव में पूंजी लागत के अनुमान की पुनर्जांच की है। वीओसीपीटी ने दिनांक 17 दिसंबर 2013 के अपने फाइनल संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित परियोजना की कुल पूंजी लागत रु.7070.51 लाख अनुमानित की है जिसमें लंगरगाह में फ्लोटिंग क्रेन प्रचालनों के लिये रु. 5877.37 लाख और तट पर एक्सकेवेटरों के लिये रु.1193.15 लाख शामिल हैं ।

(क) सिविल वर्क्स:

वीओसीपीटी ने बताया है कि पीपीपी परियोजना का कार्यक्षेत्र लंगरगाह में बार्जों पर कार्गो उतारने और बाद में, तट पर उसी कार्गो को उतारने तक सीमित है। इस प्रकार, सिविल वर्क्स की मद में पूंजी लागत इस परियोजना में प्रासंगिक नहीं है और इसलिये, उस पर विचार नहीं किया गया है। इसी प्रकार, वीओसीपीटी द्वारा बर्थ के लिये भी पूंजी लागत पर विचार नहीं किया गया है।

(ख) उपकरण:

(i) फ्लोटिंग क्रेन प्रचालन:

जबकि पहले बताया गया है वीओसीपीटी द्वारा लंगरगाह पर तन्नात किये जाने हेतु प्रस्तावित उपकरण का तकनीकी विवरण, बहुउद्देशीय कार्गो प्रहस्तन करने के लिये 2008 के अपफ्रंट मार्गदर्शियों में अनुबंधित उपकरण योजना से भिन्न है। वीओसीपीटी ने 12.8 मीटर से अधिक ड्राफ्ट वाले पोतों से बार्जों पर कार्गो उतारने के लिये 35 टन क्षमता की एक क्रेन और 3 सफ़फ़ प्रोपेल्व बार्ज तन्नात करने का प्रस्ताव किया है और फ्लोटिंग क्रेन प्रचालनों के लिये पूंजी लागत के अनुमान में इन दो मदों को शामिल किया है। जबकि पहले कहा गया है कुछ उपयोगकर्ताओं द्वारा उठायी गई आपत्ति को देखते हुए वीओसीपीटी ने फ्लोटिंग क्रेन की पूंजी लागत में पेंड्रून और दो

ऑगजीलियरी इंजिनों की पूंजी लागत शामिल करते हुए फ्लोटिंग क्रेन प्रचालनों की पूंजी लागत के अनुमान को संशोधित किया है।

सीजीयू लॉजिस्टिक्स लिमिटेड ने उल्लेख किया है कि वीओसीपीटी ने पूंजी लागत का अनुमान करते हुए ईपीसीजी योजना के तहत 3% की दर पर सीमाशुल्क ड्यूटी पर विचार किया है। किंतु प्रहस्तित किये जाने वाले कार्गो का बहुतांश कोयला होगा जो आयात किया जाता है। ईपीसीजी योजना उस पर लागू नहीं होगी और इस प्रकार, 3% सीमाशुल्क ड्यूटी का अनुमान प्रतिनिध्यात्मक नहीं है। भावी बोलीदाता द्वारा व्यक्त गंवेष्णा की नज़र से वीओसीपीटी ने दिनांक 17 दिसंबर 2013 के अपने संशोधित प्रस्ताव में पूंजी लागत के अनुमान में सीमाशुल्क ड्यूटी घटक की दर में बलाव किया है और कथित रूप से, लागू सीमा शुल्क ड्यूटी पर आधारित ड्यूटी लागू की है जिस पर विश्वास किया गया है। वीओसीपीटी ने ₹.2,400,000 यूरो पर फ्लोटिंग क्रेन के संदर्भ से बजटरी कोटेशन की प्रति प्रस्तुत कर दी है। वीओसीपीटी ने आयातीत फ्लोटिंग क्रेन के विषय में पूंजी लागत का हिसाब लगाते समय आयातीत उपकरण पर सीमाशुल्क ड्यूटी, मालभाड़ा और अन्य लागत घटकों पर विचार किया है। वीओसीपीटी ने दिनांक 17 दिसंबर 2013 का संशोधित प्रस्ताव दाखिल करते समय प्रचलित विनिमय दर लागू करते हुए आयात किये जाने के लिये अभिकल्पित उपकरण पर विनिमय दर को अद्यतन किया है। ऑगजीलियरी इंजिनों समेत पेंट्रन्स के लिये ₹.1058.97 लाख पर अनुमानित पूंजी लागत की भी बजटरी कोटेशन की प्रति से पुष्टि कर दी गई है। चूंकि फ्लोटिंग क्रेन और पेंट्रन के लिये वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित संशोधित पूंजी लागत का समर्थन बजटरी प्रस्तावों से किया गया है और उसके लिये विस्तृत परिकलन प्रस्तुत किया गया है वीओसीपीटी के अनुमानों पर भरोसा किया जाता है और उन्हें स्वीकार किया जाता है। असल में, 2008 के मार्गदर्शी अपेक्षा करते हैं कि यह प्राधिकरण महापत्तन न्यास के अनुमानों पर विश्वास करे। तदनुसार पेंट्रनों के साथ फ्लोटिंग क्रेन की पूंजी लागत ₹.3554.62 लाख पर मानी जाती है। पत्तन ने सफ़्ट प्रोपेल बाजों की पूंजी लागत के लिये बजटरी कोटेशन भी प्रस्तुत किया है और तीन अदद सफ़्ट प्रोपेल बाजों के लिये ₹. 2042.88 लाख की पूंजी लागत की परिगणना के लिये मालभाड़ा, उत्पादशुल्क और अन्य लागत तत्वों पर विचार करते हुए विस्तृत परिकलन प्रस्तुत किया जिस पर भरोसा किया गया है।

- (ii) मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडों के अनुसार वीओसीपीटी ने उपकरण की लागत के 5% की दर पर विविध लागत अनुमानित की है जो ₹.279.87 लाख आती है।
- (iii) तदनुसार, 5% विविध लागत समेत फ्लोटिंग क्रेन प्रचालनों की कुल पूंजी लागत ₹. 5877.37 लाख, जलपत्तन द्वारा अनुमानित की गई है पर विचार किया गया है।

(ग) एक्सकेवेटर्स:

- (i) नवंबर 2013 के पूर्ववर्ती संशोधित प्रस्ताव में वीओसीपीटी ने परियोजना के लिये प्रस्तावित एक्सकेवेटरों की संख्या के लिये, केपीटी के मामले में एक्सकेवेटरों के लिये अनुमानित पूंजी लागत को समानुपातिक रूप से एडजस्ट करते हुए, पूंजी लागत पर भरोसा किया था। किंतु, दिनांक 17 दिसंबर 2013 के फाइनल संशोधित प्रस्ताव में वीओसीपीटी ने एक एक्सकेवेटर की लागत 497,000 यूरो के संदर्भ से बजटरी कोटेशन प्रस्तुत किया है। केपीटी ने प्रचलित विनिमय दर पर 26.11% सीमाशुल्क इयूटी और नौवहन प्रभार, माल भाड़ा और बीमा जल्ले अन्य लागत घटकों और विविध लागत पर विचार करते हुए एक एक्सकेवेटर की पूंजी लागत रु.568.16 लाख परिकलित की है। वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित एक्सकेवेटर की लागत, केपीटी के मामले में एक्सकेवेटर की विचार की गई यूनिट लागत रु.607.21 लाख से तुलनीय है। तदनुसार, पत्तन द्वारा रु.1136.33 लाख पर अनुमानित 2 एक्सकेवेटरों की लागत पर विश्वास किया गया है और विचार किया गया है।
 - (ii) पहले वर्णित कारणों से, एक्सकेवेटर की लागत के 5% पर विविध लागत रु.56.82 लाख पर जल्लाकि वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित की गई है विश्वास किया जाता है।
 - (iii) तदनुसार, 5% विविध लागत समेत, रु.1193.15 लाख (2) एक्सकेवेटरों की कुल पूंजी लागत पर, जल्लाकि पत्तन द्वारा अनुमानित की गई है। विचार किया गया है।
- (घ) कुल मिलाकर, लंगरगाह में फ्लोटिंग क्रेन प्रचालनों के लिये और तट पर एक्सकेवेटरों की कुल पूंजी लागत रु.7070.51 लाख, जल्लाकि वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित की गई है पर विचार किया जाता है।
- (॥.) मार्गदर्शियों में प्रदत्त प्रतिमानों के अनुसार, नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ (आरओसीई) की गणना 16% पर की गई है।

(ख) फ्लोटिंग क्रेन प्रचालन और एक्सकेवेटरों के लिये प्रचालन लागत:

(क) फ्लोटिंग क्रेन प्रचालन के लिये ईंधन लागत:

- (i) दिनांक 26 नवंबर 2013 के पूर्ववर्ती संशोधित प्रस्ताव में वीओसीपीटी ने 96 लिटर्स/प्रतिघंटा की दर से 6156 प्रचालन घंटों के लिये और 12 लिटर्स/प्रतिघंटा की दर से 2604 फुर्सत के घंटों के लिये, कुल मिलाकर 8760 घंटों (365दिन x 24 घंटों) के लिये ईंधन लागत अनुमानित की थी।
- (ii) 96 लिटर्स प्रतिघंटा की ईंधन खपत के संबंध में, यह (दर) केपीटी के मामले में विचार की गई ईंधन खपत के साथ-साथ पोतान्तर कर्ताओं और फ्लोटिंग क्रेन के लिये प्रभार-निर्धारण हेतु एमओपीटी आदेश सं.टीएएमपी/30/2011-एमओपीटी दिनांक 2 मई 2012 के अनुरूप है। इसलिये, फ्लोटिंग क्रेन की प्रचालन अवधि के लिये 96 लिटर्स प्रतिघंटा की

ईंधन खपत स्वीकार है। किंतु ईंधन खपत के अनुमानन हेतु प्रचालन-घंटों (अवधि) को वीओसीपीटी द्वारा विचार किये गए 6156 घंटों की बजाय केपीटी में अनुपालित नज़रिये के अनुरूप 6132 घंटों के तौर पर $(365\text{दिन} \times 24\text{घंटे} \times 70\%)$ के अनुरूप ठीक किया जाता है।

- (iii) वीओसीपीटी ने, यह कहते हुए कि फुर्सत के घंटों (अवधि) में भी फ्लोटिंग क्रेन को प्रकाश व्यवस्था एयरकंडीशनिंग प्रणाली और अन्य विद्युत संस्थापनाओं के लिये बिजली की जरूरत है। अपने पूर्ववर्ती संशोधित प्रस्ताव दिनांक 26 नवंबर 2013 में 2604 फुर्सत के घंटों के लिये ईंधन लागत का अनुमान 12 लिटर्स प्रतिघंटा की दर से किया था। किंतु, सीजीयू लॉजिस्टिक लिमिटेड और कुछ दूसरे उपयोगकर्ताओं ने उल्लेख किया है कि सुचारु प्रचालनों तथा उपकरणों की सुरक्षा को सुनिश्चित करने के लिये कर्मचारियों को पूरे वर्ष और 24 घंटे फ्लोटिंग क्रेन और बार्जों पर तन्नात करने की आवश्यकता है। चूंकि कर्मचारी दल ऑन-बोर्ड या सवार है। एसी, प्रकाश व्यवस्था, भोजनादि तैयार करने वाली हॉटप्लेटों, कंप्यूटरों आदि आवश्यकताओं के लिये बुनियादी विद्युत खपत की आवश्यकता पूरे वर्ष रहेगी, न कि केवल फुर्सत की अवधि में और इसलिये, वीओसीपीटी से अनुरोध किया गया कि वह पूरे वर्ष ऑग्लीजियरी जम्हरेटर द्वारा आवश्यक ईंधन खपत की समीक्षा एवं संशोधन करे। यह इसी प्रसंग में है कि वीओसीपीटी ने ईंधन लागत की समीक्षा की है। जाँच-पड़ताल की है और फाइनल संशोधित प्रस्ताव में ऑग्लीजियरी इंजिन की ईंधन लागत पर पूरे वर्ष अर्थात् 8760 घंटों $(365\text{दिन} \times 24\text{ घंटे})$ के लिये 30 लिटर्स/घंटे पर विचार किया है। 30 लि./घं. पर ऑग्लीजियरी इंजिनों की ईंधन खपत कथित रूप से इंजिन की हॉर्स पावर प्रशुल्क पर और निर्माता से प्राप्त सूचना पर आधारित है। जहाँकि पहले बताया गया है 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शी फ्लोटिंग क्रेन प्रचालनों के लिये अथवा ऑग्लीजियरी इंजिन के लिये कोई खास प्रतिमान प्रदान नहीं करते। इसलिये, 2008 के मार्गदर्शियों में ऑग्लीजियरी इंजिन के लिये ईंधन खपत के कोई प्रतिमान उपलब्ध नहीं है। कांला पत्तन न्यास और एमओपीटी में, 2828 फुर्सत के घंटे प्रतिवर्ष के लिये 12 लिटर्स/घंटे की दर पर और फ्लोटिंग क्रेन के प्रचालन के 6132 घंटों के लिये 96लिटर/घंटे की दर से ईंधन खपत और ईंधन लागत का अनुमानन किया गया था। वीओसीपीटी ने जोर देकर कहा है कि क्रेन पर संस्थापित ऑग्लीजियरी इंजिनों को कर्मचारी दल के आवास सुरक्षा प्रकाश व्यवस्था और एयरकंडीशनिंग इत्यादि के लिये बिजली प्रदान करने के लिये 24 घंटे काम करना होगा इसलिये उसे 30 लिटर्स प्रतिघंटा की दर से 8760 घंटों के लिये 24 घंटे ईंधन की जरूरत होगी। वीओसीपीटी द्वारा दिये गए स्पष्टीकरण पर विश्वास करते हुए और इस बात को भी ध्यान में रखते हुए कि 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में ऑग्लीजियरी इंजिनों द्वारा ईंधन खपत के लिये अलग प्रतिमान नहीं है और यह भी स्वीकार करते हुए

कि इस लागत घटक को शामिल किये जाने को भावी बोलीदाताओं में से एक द्वारा किये गए आब्ज़रवेशन की दृष्टि से बल मिला ह। और चूंकि वीओसीपीटी ने बताया ह। कि ऑगज़ीलियरी इंजिन की ईंधन खपत का आधार इंजिन की हॉर्स पावर पर आधारित ह। वीओसीपीटी द्वारा ऑगज़ीलियरी इंजिनों की 8760 घंटों (365दिन x 24घंटों) के लिये 30 लिटर्स प्रतिघंटा पर अनुमानित विद्युत/ईंधन खपत पर भरोसा किया जाता ह। और उस पर विचार किया जाता ह।

ऑगज़ीलियरी इंजिन के लिये ईंधन लागत पर विचार करने की नज़र से, वीओसीपीटी ने राय व्यक्त की ह। कि पहले पत्तन द्वारा अनुमानित फ्लोटिंग क्रेन के फुर्सत के घंटों के लिये ईंधन लागत पर विचार करने की आवश्यकता नहीं ह। क्योंकि क्रेन पर संस्थापित ऑगज़ीलियरी जेनरेटर कर्मचारी दल को प्रकाश आदि प्रदान करने के लिये 24 घंटे काम कर रहा होगा।

(iv) केपीटी के मामले में, केपीटी ने टग्स के लिये ईंधन लागत का अनुमान 100 लिटर्स प्रति घंटा पर किया था । किंतु, वीओसीपीटी ने फ्लोटिंग क्रेन के लिये प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क में इस लागत घटक पर विचार नहीं किया ह। वीओसीपीटी ने दिनांक 19 दिसंबर 2013 के अपने पत्र के द्वारा बाद में स्पष्ट किया ह। कि फ्लोटिंग क्रेन को, प्रस्तुत योजना के अनुसार केवल किसी एक सफ़फ़ प्रोपेल। बार्जों का प्रयोग करते हुए शिफ्ट किया जाएगा । इसने पुष्टि की ह। कि पत्तन के टग्स के इस्तेमाल की कोई अभिकल्पना नहीं ह।

(v) वीओसीपीटी ने तीन सफ़फ़ प्रोपेल। बार्जों की ईंधन खपत का अनुमान 100 लिटर्स प्रतिघंटा प्रति बार्ज पर लगाया ह। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक ह। कि केपीटी के मामले में, सफ़फ़ प्रोपेल। बार्जों के लिये ईंधन लागत पर विचार नहीं किया गया था। वीओसीपीटी ने, 2.49 एमटीपीए की इष्टतम क्षमता के प्रहस्तन के लिये लंगरगाह से तट तक और व्युत्क्रम में तीन बार्जों के परिवहन हेतु वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित समय के रूप में कुल 1869 घंटों के लिये 100 लिटर्स प्रति बार्ज (प्रतिघंटा) ईंधन खपत का अनुमान लगाया ह। इसके साथ-साथ, पत्तन ने 2.49 एमटीपीए की इष्टतम क्षमता के प्रहस्तन के लिये कुल 5081 घंटों के लिये, जब बार्ज फ्लोटिंग क्रेन का इस्तेमाल करते हुए पोत से बार्ज पर कार्गो अंतरण के लिये लंगरगाह पर और एक्सकेवेटरों का इस्तेमाल करते हुए बार्ज से तट पर कार्गो उतारने के लिये तट पर इंतजार करेंगे, 3 सफ़फ़ प्रोपेल। बार्जों के लिये 100 लिटर्स प्रतिघंटा के आठवें भाग पर ईंधन खपत अनुमानित की ह। पत्तन ने 270 एचपी x 2 इंजिन अर्थात् 540 बीएचपी के लिये 87 लिटर्स प्रतिघंटा पर एक सफ़फ़ प्रोपेल। बार्ज में 2 हार्स पावर इंजिन के लिये निर्माता की सिफारिश के आधार पर ईंधन खपत की गणना प्रस्तुत की ह। इसके अलावा ऑगज़ीलियरी इंजिन के लिये 13 लिटर्स (प्रतिघंटा) पर

ईंधन खपत पर विचार किया गया ह। और इस प्रकार, वीओसीपीटी ने 100 लिटर्स प्रतिघंटा की कुल ईंधन खपत का हिसाब लगाया ह। 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त सफ़्ट प्रोपेल बाज द्वारा ईंधन खपत के किसी विशिष्ट मानद के अभाव में और केपीटी के मामले में ऐसे किसी परिमापक के अभाव में, निर्माता की सिफारिश के आधार पर वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित 100 लिटर्स प्रति बाज प्रतिघंटा की ईंधन खपत पर भरोसा किया जाता ह। पत्तन ने उस अवधि के लिये कार्गो उतारते समय जब बाज लंगरगाह में या समुद्र-तट पर इंतजार में त रहता होता ह। 100 लिटर्स/घंटा की सामान्य ईंधन खपत के आठवें भाग अर्थात् 12.5 लिटर्स/घंटा प्रतिबाज की ईंधन खपत का अनुमान लगाया ह। वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया ह कि ऐसी अवधि के दौरान ईंधन खपत सामान्य का आठवां भाग ही होगी, जिस पर विश्वास किया जाता ह। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर उस अवधि के लिये जिसमें बाज फ्लोटिंग क्रेन से या एक्सकेवेटर से कार्गो उतारने हेतु लंगरगाह पर अथवा तट पर जल्ला भी मामला हो, त रहता हो 100 लिटर्स/घंटा/बाज की सामान्य ईंधन खपत का आठवां भाग अर्थात् 12.5 लिटर्स/घं./बाज (100 लिटर्स/8) पर ईंधन खपत स्वीकार की जाती ह।

संयोगवश, केपीटी के मामले में भी, फुर्सत के घंटों में फ्लोटिंग क्रेन प्रचालन के लिये केपीटी ने 96 लिटर्स/घंटा की सामान्य ईंधन खपत के आठवें अंश/भाग पर ईंधन खपत अनुमानित की थी।

- (vi) सफ़्ट प्रोपेल बाजों की ईंधन लागत के अनुमानन के लिये विचार किये गए घंटों की संख्या के संबंध में, बाज के आने-जाने के परिवहन/की यात्रा हेतु 1869 घंटों का गणित लगाने और जब कार्गो उतारने के लिये बाज लंगरगाह पर अथवा तट पर इंतजार कर रहे होंगे, जल्ला भी मामला हो, वीओसीपीटी ने विस्तृत गणना प्रस्तुत की ह जो अनुवर्ती पञ्चाग्राफों में प्रदत्त विश्लेषण के संदर्भ से परस्पर संदर्भ की सुविधा हेतु नीचे दी गई ह।

	बाज प्रचालन घंटे	
1.	बाज की क्षमता (टनों में)	2000
2.	तट की ओर आवागमन अंतरण के लिये-घंटे	3.00
3.	लदान समय-बल्क = 99% सी1/408 टन पर घंटों में	4.85
4.	लदान समय-अन्य = 01% सी1 (408 टन x 53.33%) पर	0.13
5.	एक्सकेवेटरों के संबंध में उतराई समय (सी1/630टन/घंटे) घंटों में	3.17
6.	कुल समय(सी2 + सी3 + सी4 + सी5) घंटों में	11.15
7.	प्रतिदिन दौरों की संख्या (24 घंटे/सी6)	2
8.	तीन बाजों द्वारा प्रतिदिन कुल दौरे (सी7 x 3)	6
9.	प्रतिदिन प्रहस्तित किये जाने हेतु कुल टन संख्या(सी1 x सी8) टनों में	12,000
10.	तीन बाजों के प्रचालन के कुल घंटे(सी6 x 3) घंटों में	33.46
11.	प्रतिवर्ष प्रहस्तित किये जाने हेतु कुल टन संख्या	2492194

12.	3 बार्जों के लिये बार्ज यातायात(आवागमन) के घंटों की संख्या (सी ² x 3 x सी ¹¹ /सी ⁹) घंटों में	1869
13.	फुर्सत के घंटों की संख्या (सी ³ + सी ⁴ + सी ⁵) x सी ¹¹ /सी ⁹) घंटों में	5081

(क) उपरोक्त सारणी से यह दिखाई देता है कि एक बार्ज एक दौरे में कुल 11.15 घंटे लेता है जिसमें से 3 घंटे बार्ज की लंगरगाह से फ्लोटिंग क्रेन की आवागमन हलचल के लिये हैं और कार्गो उतारने संबंधी प्रचालन के लिये बार्ज द्वारा 8.15 घंटे (11.15 घंटों में से 3 घंटे घटाकर) लिये गए।

2000 टन ढोने वाले प्रत्येक बार्ज से एक दिन में दो दौरे करना अपेक्षित है। इसलिये 3 बार्जों से प्रतिदिन 12000 टन प्रहस्तन करना अपेक्षित है (2000टन/बार्ज x 2दौरा x 3बार्ज) इसलिये 2492194 टनों की इष्टतम क्षमता के प्रहस्तन के लिये तीन बार्जों को 207.68 दिन लगेंगे (अर्थात् 2492,194टन/12000टन प्रतिदिन) यह मानते हुए कि प्रत्येक बार्ज आवागमन के लिये, जस्सा कि वीओसीपीटी द्वारा प्रत्येक दौरे के लिये दिया गया है तीन घंटे लेगा, तीन बार्जों में से प्रत्येक के दो-दो दौरों के लिये (एक वर्ष में) कुल मिलाकर 3738.24 घंटे (अर्थात् 207.68 x 68 x 3घंटे/प्रति दौरा x 2 दौरे x 3 बार्ज) होते हैं। वीओसीपीटी ने (3) सक्षम प्रोपेल बार्जों के लिये ईंधन लागत का अनुमान लगाते हुए 3738 घंटों की बजाय 1869घंटों पर विचार किया है। ऐसा लगता है कि वीओसीपीटी ने सक्षम प्रोपेल बार्जों की ईंधन खपत के अनुमानन के लिये घंटों का अनुमान लगाने के लिये उपरोक्त सारणी में प्रतिबार्ज 2 दौरों के घटक पर अनायास ही विचार नहीं किया है जिसे हमारी गणना में सुधार लिया गया है। तदनुसार सक्षम प्रोपेल बार्ज के लिये ईंधन लागत 3738 घंटों पर विचार की गई है।

लंगरगाह और तट पर लदान और उतराई प्रचालनों के लिये इंतजार करने में, जस्सा कि वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया है प्रतिबार्ज (प्रतिदौरा) कुल 8.15 घंटे लगते हैं, यह मानते हुए, (3 बार्जों के) प्रति दिन 2-2 दौरों की दर से (एकवर्ष में) कुल 10155.55 घंटे (यथा 207.68दिन x 8.15/ x 2दौरे x 3बार्ज) आते हैं। किंतु वीओसीपीटी ने इस कार्य के लिये सक्षम प्रोपेल बार्जों की ईंधन लागत अनुमानित करने के लिये 10155.55 घंटों की बजाय 5081 घंटों पर विचार किया है। जस्सा कि पहले कहा गया है ऐसा लगता है कि वीओसीपीटी ने प्रति बार्ज 2 दौरों के घटक पर अनजाने में ही (गण्डरादतन) विचार नहीं किया है। हमारे विश्लेषण में, पोत से बार्ज पर कार्गो चढ़ाने और बार्ज से तट पर कार्गो उतारने के लिये लंगरगाह तथा तट पर सक्षम प्रोपेल बार्जों के इंतजार करने के

दौरान ईंधन लागत के विश्लेषण में 10155.55 घंटों पर ही विचार किया गया है।

- (vii) वीओसीपीटी द्वारा रु.67.75 प्रतिलिटर पर विचार की गई पीज़ल की दर को अक्टूबर 2013 के पत्तन के बिल की प्रति का समर्थन प्राप्त है। इस पर विश्वास किया गया है और स्वीकार किया गया है।
- (viii) उपरोक्त विश्लेषण की दृष्टि से फ्लोटिंग क्रेन के लिये विचार की गई ईंधन लागत वीओसीपीटी द्वारा विचार की गई रु. 578.43 लाख की तुलना में रु. 576.87 लाख है। सफ़फ़ प्रोपेल बाजों की ईंधन लागत वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित रु.169.65 लाख की तुलना में रु.339.27 लाख विचार की गई है। ज़ाहज़ा कि पहले बताया गया है सफ़फ़ प्रोपेल बाज के लिये वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित ईंधन लागत में इष्टतम क्षमता प्राप्त करने के लिये बाज दो दौरे फ़ैक्टर नहीं किये गए हैं जिसे हमारी गणनाओं में ठीक कर लिया गया है।
- (ख) एक्सकेवेटरों के संबंध में, वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित ईंधन खपत 32 लिटर्स/घंटा प्रति एक्सकेवेटर है जो कथित रूप से केपीटी के आदेश में एक्सकेवेटर के मामले में विचार की गई ईंधन खपत के आधार पर है। चूंकि वीओसीपीटी द्वारा प्रतावित एक्सकेवेटर की क्षमता वही है जो केपीटी के एक्सकेवेटर की है और चूंकि प्रहस्तन दर भी वही ली गई है जो केपीटी के मामले में थी, वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित 32 लिटर्स/घंटा प्रति एक्सकेवेटर पर एक्सकेवेटर की ईंधन खपत स्वीकार है।
- (ग) 26 नवंबर 2013 के पिछले संशोधित प्रस्ताव में, पत्तन ने (दो एक्सकेवेटरों की) कुल इष्टतम क्षमता 2.49 एमटीपीए मानते हुए इन दो एक्सकेवेटरों की प्रहस्तन दर 630 टन/घंटा पर एक्सकेवेटरों की ईंधन लागत का अनुमान 3956 घंटों के लिये लगाया था। बाद में, संशोधित प्रस्ताव में वीओसीपीटी ने, यह मानते हुए कि 3956 घंटे तो एक एक्सकेवेटर के लिये हैं और इस प्रकार दो एक्सकेवेटरों के लिये 7912 घं. होते हैं, ईंधन खपत को 7912 घंटों के लिये ठीक कर लिया है। देखा गया है कि घंटों की संख्या का गणित लगाते हुए वीओसीपीटी ने, शुष्क बल्क कार्गो की प्रहस्तन दर के 53.33% पर “अन्य कार्गो” के लिये कमतर प्रहस्तन दर गिनने की बजाय 630 टन/घं. की समान प्रहस्तन दर लागू की है। हमारी गणना में, एक्सकेवेटरों के काम के घंटों की गणना प्रत्येक कार्गो वर्ग के लिये अनुमानित एक्सकेवेटरों की इष्टतम क्षमता यथा, शुष्क बल्क कार्गो के लिये 2478861 टन प्रतिवर्ष और अन्य कार्गो के लिये 13353 टन प्रति वर्ष, दोनों मिलाकर 2.49 एमटीपीए के संदर्भ से और शुष्क बल्क कार्गो के लिये प्रहस्तन दर 630 टन प्रतिघंटा और अन्य कार्गो की प्रहस्तन दर 336 टन प्रति घंटा मानते हुए की गई है। तदनुसार, काम के घंटे 3974 घंटे होते हैं। इस प्रकार दो एक्सकेवेटरों के लिये कुल काम के घंटे 7912 घंटों की तुलना में 7948 घंटे होते हैं। यह अंतर आने का कारण है कि वीओसीपीटी ने अन्य कार्गो की भिन्न प्रहस्तन दर पर विचार नहीं किया था।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि इस प्राधिकरण ने एकनिष्ठ टर्मिनल प्रहस्तन सुविधा के लिये टर्मिनल की समग्र क्षमता के लिये पत्तन के प्रस्ताव के आधार पर, मार्गदर्शियों में प्रदत्त 4000 कामकाजी घंटों के प्रतिमान की तुलना में, 6132 घंटों, यथा 365 दिन X 24 घंटे X 70% की विद्युत/ईंधन लागत पर विचार किया है। किंतु तात्कालिक मामले में, देखा गया है कि वीओसीपीटी ने दो एक्सकेवेटर प्रस्तावित किये हैं और आग्रह किया है कि फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता प्राप्त करने के लिये दो एक्सकेवेटर तो अवश्य चाहिये चूंकि एक्सकेवेटर की इष्टतम क्षमता फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता तक ही सीमित हैं, ईंधन की आवश्यकता प्रचालनीय अवधि के लिये ही अपेक्षित है। इसलिये उसका अनुमानन प्रचालन अवधि के लिये ही किया गया है जो 3974 घंटे होती है। इसके परिणामस्वरूप एक्सकेवेटर का अपेक्षा से कम इस्तेमाल हो रहा है। ज्ञाति कि वीओसीपीटी द्वारा सूचित किया गया है यदि एक्सकेवेटरों की संख्या घटाई जाती है तो फ्लोटिंग क्रेन के लिये विचार की गई प्रहस्तन दर अर्जित करने पर दुष्प्रभाव पड़ सकता है। वीओसीपीटी द्वारा की गई प्रस्तुतियों की नज़र से 3974 घंटे प्रति एक्सकेवेटर की दर से अनुमानित परिवर्तित प्रचालन घंटों पर विचार किया जाता है। यह मस्तिष्क में रखा जाना चाहिये कि यदि एक्सकेवेटर के लिये ईंधन लागत 6132 घंटा प्रति एक्सकेवेटर के लिये अनुमानित की जाती है तो प्रचालन अवधि के लिये अभिकल्पित स्तर से अधिक लागत को प्रशुल्क में ढालना होगा जो वांछनीय नहीं होगा। उपरोक्त स्थिति को देखते हुए मार्गदर्शियों में प्रदत्त 4000 कामकाजी घंटों के प्रतिमान से और एकनिष्ठ टर्मिनल के लिये माने गए 6132 घंटे इस मामले में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमत किये जाते हैं। तदनुसार, वीओसीपीटी द्वारा अपनाये गए दृष्टिकोण के अनुरूप 3974 घंटों की प्रचालन अवधि के लिये एक्सकेवेटर की ईंधन लागत का अनुमानन किया जा सकता है। घंटों की संख्या में इसी प्रकार का विचलन वीओसीपीटी के बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल में क्यू 1 से क्यू 3 तक की बर्थ के लिये अनुमत किया गया था।

अत्यधिक सावधानी के एक कदम के रूप में, यह स्पष्ट किया जाता है कि 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त प्रतिमानों से कम कामकाजी घंटों की संख्या पर विचार करने के लिये किसी अन्य महापत्तन न्यास द्वारा इसे पूर्ववर्ती उदाहरण के रूप में उद्धृत नहीं किया जाना चाहिये।

- (घ) रु.67.75 प्रति लिटर पर वीओसीपीटी द्वारा विचार की गई पीज़ल की यूनिट पर को अक्टूबर 2013 के लिये पत्तन के बिल की प्रति का समर्थन प्राप्त है जिस पर भरोसा किया गया है और इसलिये उसे माना गया है।
- (ङ.) उपरोक्त विश्लेषण की दृष्टि से एक्सकेवेटर के लिये विचार की गई ईंधन लागत, वीओसीपीटी द्वारा विचार की गई रु.171.53 की तुलना में रु.172.33 लाख विचार की गई है।
- (च) वीओसीपीटी द्वारा मरम्मत और अनुरक्षण लागत मशीनी उपकरणों, यथा फ्लोटिंग क्रेन और एक्सकेवेटरों से संबंधित, पर 5% अनुमानित की गई है जो 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त प्रतिमानों के अनुरूप है।

- (छ) बीमा लागत सकल अचल परिसम्पत्तियों के 1% पर अनुमानित की गई है और अन्य व्यय, वीओसीपीटी द्वारा अचल परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 5% पर अनुमानित किए गए हैं जो 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त प्रतिमानों के अनुरूप हैं।
- (ज) दिनांक 26 नवंबर 2013 के पिछले संशोधित प्रस्ताव में वीओसीपीटी ने कंपनी अधिनियम 1956 के अनुसार और मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडों के अनुसार मशीनी परिसंपत्तियों पर @ 10.34% पर मूल्यह्रास अनुमानित किया था जिस पर, मशीनी परिसंपत्तियों की मूल्यह्रास दर में फेरबदल के सिवाय, विचार किया गया है। कंपनी अधिनियम, 2013 के अनुसार प्रावधान सुझाते हैं कि हल्वी लिफ्ट इक्विप्मेंट्स का उपयोगी जीवन 20 वर्ष माना जाना चाहिये। यह 5% वार्षिक की मूल्यह्रास दर में परिवर्तित होता है और अधिनियम के अनुसार तीन पाली प्रचालन के लिये मूल्यह्रास दर 10% होगी। इस स्थिति का उल्लेख करने पर वीओसीपीटी ने संशोधित प्रस्ताव में मशीनी परिसंपत्तियों पर मूल्यह्रास उपकरण की अनुमानित पूंजी लागत के 10% पर परिकलित किया है जो कंपनी अधिनियम 2013 में प्रदत्त मूल्यह्रास दर के अनुसार और क्यू1 से क्यू3 तक परियोजना के लिये सीओपीटी मामले में एचएमसी और अन्य उपकरणों की आपूर्ति हेतु सीएचपीटी के नवीनतम संदर्भ प्रशुल्क आदेश में अनुपालन किये गए दृष्टिकोण के अनुरूप हैं। फाइनल संशोधित प्रस्ताव में वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित मूल्यह्रास पर विचार किया गया है।
- (झ) चूंकि इस परियोजना में कोई भूखंड आबंटित नहीं किया जाना है वीओसीपीटी ने कोई लाइसेंस शुल्क अनुमानित नहीं किया है।
- (ञ) उपरोक्त विश्लेषण के आधार पर, फ्लोटिंग क्रेन गतिविधि के लिये विचार की गई कुल प्रचालन लागत वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित ₹.1982.34 लाख की तुलना में ₹. 2150.39 लाख परिगणित होती है। प्रचालन लागत के अनुमानन में यह वृद्धि मुख्यतः इसलिये है क्योंकि वीओसीपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में अभिकल्पित दो दौरों के लिये सफ़फ पोपेल बाजों की ईंधन लागत पर विचार नहीं किया है। एक्सकेवेटरों के लिये कुल प्रचालन लागत, वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित ₹. 4221.10 लाख की तुलना में ₹.422.89 लाख अनुमानित की गई है।
- (xi) दिआईएमसी लिमिटेड ने कहा है कि प्रचालन व्ययों की गणना करते समय “प्रचालन कर्मचारियों” की नियुक्ति/तन्नाती पर विचार नहीं किया गया है जो बुनियादी स्टीवेरिंग का अभिन्न अंग है। आईएमसी के अनुसार, यह वस्तु प्रहस्तन से संबंधित “प्रत्यक्ष लागत” तत्त्व है न कि “सामान्य लागत” घटक चम्पन पतन न्यास के रो-रो कम मल्टीपर्सन टर्मिनल मामले में इस प्राधिकरण द्वारा पारित ओडश का संदर्भ लिया गया है जिसमें कार हलचल के लिये स्टीवेरिंग लागत पर प्रचालन व्यय के रूप में विचार किया गया था। इसी प्रकार से, कार्गो चढ़ाने/उतारने के लिये तटीय प्रहस्तन कर्मचारियों को तन्नात करना पड़ेगा और (आईएमसी ने) अनुरोध किया है कि प्रहस्तन लागत की गणना करते समय उस पर भी विचार किसया जाए। इस प्रसंग में, वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया है कि प्रचालन लागत का अनुमान 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडों के अनुसार किया गया है। “अन्य व्यय” के अनुमानन के लिये सकल अचल परिसंपत्तियों के मूल्य के 5% पर प्रचालन लागत

में विचार किया गया है। “अन्य व्यय” में, कल्याणघ और अन्य कर्मचारी संबंधी खर्चों समेत अनुरक्षण कर्मचारियों के वेतन और मजदूरियां समाहित हैं। इसलिये, प्रचालन कर्मचारियों की मद में लागत के अलग से अनुमानन से दोहराव होगा और यह, 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडों के अनुरूप नहीं होगा। आईएमसी द्वारा सीएचपीटी में रोरो पोतों की ओर दिलाया गया संदर्भ इस मामले में प्रासंगिक नहीं पाया गया है। जज्ञाकि वीओसीपीटी द्वारा ठीक ही कहा गया है। क्योंकि वीओसीपीटी की परियोजना में कारों के प्रहस्तन की परिकल्पना नहीं है।

(xii) संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने के लिये वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणियां उपरोक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित की गई हैं। परिवर्तित विवरणी की एक प्रतिसंलग्नक-1 के रूप में संलग्न है।

(क) फ्लोटिंग क्रेन के लिये वार्षिक राजस्व आवश्यकता, पत्तन द्वारा अनुमानित ₹.2922.72 लाख की तुलना में ₹.3090.77 लाख की अनुमानित की गई है। इसी प्रकार, एक्सकेवेटरों के लिये वार्षिक राजस्व आवश्यकता, पत्तन द्वारा अनुमानित ₹.613.00 लाख की तुलना में ₹.613.79 लाख अनुमानित की गई है।

(ख) 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शी कुल रातस्व आवश्यकता को प्रहस्तन प्रभार, भणारण प्रभार और विविध प्रभार की मद में प्रभाजित करने के मानदंड प्रदान करते हैं। चूंकि परियोजना में लंगरगाह पर फ्लोटिंग क्रेन द्वारा और तट पर एक्सकेवेटरों द्वारा केवल कार्गो प्रहस्तन अभिकल्पित है। पत्तन ने कहा है कि समस्त राजस्व आवश्यकता की पूर्ति प्रहस्तन प्रभारों से ही की जानी है। राजस्व आवश्यकता के भणारण और विविध मदों की शेष गतिविधियों के बीच प्रभाजन की कोई आवश्यकता नहीं है। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर फ्लोटिंग क्रेन के लिए अनुमानित समस्त राजस्व आवश्यकता को फ्लोटिंग के प्रहस्तन प्रभार से उगाहा जाना विचार किया गया है। और एक्सकेवेटर के लिये समस्त राजस्व आवश्यकता को एक्सकेवेटरों द्वारा तट पर कार्गो प्रहस्तन प्रभार के जरिये वसूली पर विचार किया गया है।

(ग) (i) मार्गदर्शियों की धारा 3.8.2 बयान करती है कि विभिन्न अलग-अलग सेवाओं के लिये प्रशुल्क की ऊपरी/अधिकतम सीमा समुचित रूप से इस तरह निर्धारित की जाए जिससे वार्षिक राजस्व आवश्यकता अर्जित हो जाए। वीओसीपीटी ने विदेशी शुष्क बल्क कार्गो की हिस्सेदारी 95% पर और तटीय शुष्क बल्क कार्गो की हिस्सेदारी 5% पर निर्धारित की है। “अन्य कार्गो” के बारे में पत्तन ने समस्त कार्गो को विदेशी अनुमानित किया है। तटीय रियायत पर सरकारी नीति के अनुसार तटीय कार्गो प्रहस्तन की दर विदेशी कार्गो प्रहस्तन की दर का 60 % होगी। अनुमानित राजस्व आवश्यकता इष्टतम क्षमता 95.5 के अनुपात में विदेशी और तटीय शुष्क बल्क कार्गो की हिस्सेदारी और “अन्य कार्गो” 100 % विदेशी होने के आधार पर जज्ञाकि वीओसीपीटी ने पेश किया है और तटीय रियायत का राजस्व प्रभाव ग्रहण करते हुए, लंगरगाह पर शुष्क बल्क कार्गो के लिये फ्लोटिंग क्रेन द्वारा प्रहस्तन दर, वीओसीपीटी पत्तन द्वारा प्रस्तावित विदेशी

शुष्क बल्क कार्गो के लिये रु.118.69 प्रति टन की तुलना में विदेशी शुष्क बल्क कार्गो के लिये रु.125.96 प्रतिटन परिगणित होती है। इसी प्रकार, तटीय शुष्क बल्क कार्गो के लिये यह दर, वीओसीपीटी पत्तन प्रस्तावित रु. 69.75 प्रति टन की तुलना में रु. 75.57 प्रतिटन तटीय शुष्क बल्क कार्गो के लिये होगी। “अन्य कार्गो” (विदेशी) के लिये यह दर, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित रु. 219.89 प्रतिटन की तुलना में रु. 231.48 प्रति टन परिगणित होती है। हालांकि, पत्तन अन्यो के तहत किसी तटीय कार्गो की अपेक्षा नहीं करता किंतु अचानक अन्य के तहत कोई तटीय कार्गो प्रहस्तित करना पड़ जाए तो ऐसी आकस्मिकता के लिये पत्तन ने अन्य के तहत तटीय कार्गो की दर प्रस्तावित की है। ऐसा ही नजरिया दूसरे मामलों में भी अप्रॉफ़्ट प्रशुल्क आदेशों में अनुपालन किया गया था। ऐसी स्थिति में, इस श्रेणी के लिये लागू रियायती दर लागू करते हुए अन्य कार्गो के लिये तटीय दर, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित रु.131.93 प्रतिटन की तुलना में रु.138.89 प्रतिटन प्रदान की गई है।

- (ii) इसी दृष्टिकोण पर शुष्क बल्क कार्गो के लिये एक्सकेवेटर की प्रहस्तन दर विदेशी कार्गो के लिये, वीओसीपीटी पत्तन द्वारा प्रस्तावित विदेशी शुष्क बल्क कार्गो के लिये रु. 24.89 की तुलना में रु. 25.01 प्रति टन परिगणित होती है और तटीय शुष्क बल्क कार्गो के लिये वीओसीपीटी पत्तन द्वारा प्रस्तावित रु.14.63 प्रतिटन की तुलना में तटीय शुष्क बल्क कार्गो के लिये यह दर रु.15.01 प्रतिटन आती है। “अन्य कार्गो” के लिये दर, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित रु. 46.10 प्रतिटन विदेशी की तुलना में रु. 45.97 प्रतिटन विदेशी परिगणित होती है। हालांकि, पत्तन “अन्य” के तहत किसी तटीय कार्गो की अपेक्षा नहीं करता, किंतु आकस्मिक रूप से आवश्यकता को पूरा करने के लिये पत्तन ने तटीय अन्य कार्गो के लिये दर प्रस्तावित की है। ऐसी स्थिति में, इस श्रेणी के लिये रियायती दर लागू करते हुए, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित रु. 27.66 प्रतिटन की तुलना में, लागू अन्य कार्गो के लिये तटीय दर रु. 27.58 प्रतिटन प्रदान की जाती है।

- (iii) जहाँकि पिछले पश्चात्कारों में बताया गया है वीओसीपीटी ने शुष्क बल्क कार्गो के तहत आने वाले कार्गो के रूप में कोयला और कोक, उर्वरक, उर्वरक का कच्चा माल, चूना पत्थर, जिप्सम और दालें को सूची बद्ध किया है। वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया है कि प्रहस्तित किये जाने वाले तटीय कार्गो में तापीय कोयला शामिल नहीं है। चूंकि इस परियोजना के तहत तापीय कोयले के प्रहस्तन की अपेक्षा नहीं है प्रसंदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में किसी भी अस्पष्टता से बचने के लिये यह उचित होगा कि “शुष्क बल्क कार्गो” को “तापीय कोयले को छोड़कर शुष्क बल्क कार्गो” के रूप में वर्णित किया जाए। अन्य कार्गो के संबंध में, वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया है कि इसमें, इमारती लकड़ी और विस्फोटक शामिल हैं। ऐसी स्थिति में, “अन्य कार्गो” का विवरण भी संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में “अन्य कार्गो-

इमारती लकड़ी के शहतीर और विस्फोटक” के रूप में वर्णित किया जाता है।

- (iv) देखा गया है कि संशोधित प्रस्ताव में वीओसीपीटी ने अनुमानित राजस्व आवश्यकता को “अन्य कार्गो” की मद में 1% पर प्रभाजित किया है और परिणामी राजस्व आवश्यकता को, अन्य कार्गो के लिये फ्लोटिंग क्रेन और एक्सकेवेटर की राजस्व आवश्यकता निकालने के लिये 53.33% से और आगे विभाजित किया गया है। शुष्क बल्क कार्गो के लिये राजस्व आवश्यकता को संतुलन आंकड़ा माना गया है। वीओसीपीटी द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण/नज़रिया उचित नहीं पाया गया है। राजस्व आवश्यकता का प्रभाजन अन्य अप्रेंट प्रशुल्क आदेशों में अनुपालन किये गए दृष्टिकोण के अनुरूप किया गया है। प्रतिटन दर का हिसाब लगाने के लिये संशोधित राजस्व आवश्यकता के प्रभाजन (अपार्शन्मेंट) की विस्तृत गणना संलग्न-1 के साथ संलग्न है।
- (xiii) अन्य अप्रेंट प्रशुल्क मामलों में प्रदत्त परिभाषाओं के अनुरूप, विदेशगामी पोत, तटीय पोत, प्रतिदिन, टन, पत्तन, टीएएमपी जल्ले कुछ सामान्य शब्दों की परिभाषाएं अप्रेंट अनुसूची में सम्मिलित हैं। जल्लाकि कोई भी प्रशुल्क मद प्रति पाली आधार पर नहीं दी गई है। “पाली” शब्द की परिभाषा प्रासंगिक नहीं पायी गई है। वीओसीपीटी ने हमारी पहल पर, दिनांक 17 दिसंबर 2013 के अपने संशोधित प्रस्ताव में इस शब्द की परिभाषा को निकाल दिया है।
- (xiv) उपयोगकर्ता द्वारा विलंब से भुगतान अथवा टर्मिनल प्रचालक द्वारा विलंब से धन वापसी पर दंड-ब्याज से संबंधित वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित नोट (iii) (क) 2005 के मार्गदर्शियों की धारा 2.18.3 के अनुरूप नहीं पाया गया है जो सभी अप्रेंट प्रशुल्क मामलों में समानरूप से प्रदत्त है। अतएव, प्रस्तावित नोट को अन्य महापत्तन न्यासों में समान रूप से प्रदत्त (नोट) के अनुरूप सुधारा जाता है।
- (xv) 2005 के मार्गदर्शियों में अनुबंधित और अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों और अन्य अप्रेंट प्रशुल्क मामलों में समान रूप से प्रदत्त कुछ सामान्य शर्तें जल्ले एक समुचित स्तर से अधिक उस विलंब के लिये जिसके लिये निजी टर्मिनल प्रचालक को जिम्मेदार ठहराया जा सके, उपयोगकर्ता को कोई प्रभार देने की जरूरत नहीं है। सरकारी नीति के अनुसार तटीय कार्गो को मिलने वाली रियायत/छूट, इस मामले में तटीय प्रहस्तन के लिये कोई खराबी आ जाने या एक्सकेवेटर के अन्-उपलब्धता या किसी अन्य कारण से बार्जों के बेकार खड़े रहने के संदर्भ से जिसके लिये टर्मिनल प्रचालक को जिम्मेदार ठहराया जा सके, बर्थ किराया प्रभार के बराबर छूट प्रदान करना, संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में शामिल की गई हैं। उच्चतम दरों से कमतर प्रभार लगाने के लिये टर्मिनल प्रचालक को प्रदत्त लचीलेपन को शासित करने वाली शर्तें वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित हैं और उन्हें संशोधित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में शामिल किया गया है।
- (xvi) लंगरगाह पर प्रहस्तन प्रभार के संबंध में अनुसूची के अंतर्गत, वीओसीपीटी ने यह कहते हुए एक नोट प्रस्तावित किया है कि फ्लोटिंग क्रेन द्वारा प्रहस्तन के लिये प्रस्तावित प्रशुल्क में बाहरी लंगरगाह पर फ्लोटिंग क्रेन का इस्तेमाल करते हुए पोतों से बार्जों पर कार्गो उतारना

और वही कार्गो बार्जों से तट पर ले जाना भी शामिल हूँ। प्रस्तावित नोट प्रशुल्क मद में सम्मिलित सेवाओं को समाहित करने के लिये हूँ और इसलिये अनुमोदित हूँ।

- (xvii) तट पर प्रहस्तन प्रभार से संबंधित अनुसूची के अंतर्गत वीओसीपीटी ने यह कहते हुए एक नोट प्रस्तावित किया हूँ कि प्रस्तावित प्रशुल्क बर्थ पर बार्ज से तट तक कार्गो उतारने के लिये हूँ। प्रस्तावित नोट प्रशुल्क मद में सम्मिलित सेवाओं को समाहित करने के लिये हूँ और इसलिये अनुमोदित हूँ।
- (xviii) दिसीपोल लॉजिस्टिक्स लिमि. (एसएलएल) ने उल्लेख किया हूँ कि क्या कोयला के अंतर्गत तापीय कोयला आने की अपेक्षा हूँ तो तापीय कोयला के लिये एक अलग दर प्रस्तावित की जा सकती हूँ क्योंकि पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी तटीय रियायत नीति के अनुसार यह कार्गो तटीय रियायत का पात्र नहीं हूँ। वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया हूँ कि इस परियोजना के अंतर्गत तापीय कोयले का प्रहस्तन करने की उसकी कोई योजना नहीं हूँ। पत्तन ने दिनांक 17 दिसंबर, 2013 के अपने पत्र के माध्यम से दाखिल संशोधित दरमान में यह बताते हुए एक नोट प्रस्तावित किया हूँ कि लंगरगाह में प्रहस्तन प्रभार तथा तट पर प्रहस्तन प्रभार से संबंधित दोनों अनुसूचियों के तहत तापीय कोयला तटीय श्रेणी के अंतर्गत नहीं आता हूँ। जहाँकि पहले कहा जा चुका हूँ किसी भी अस्पष्टता से बचने के लिये, संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में, शुष्क बल्क कार्गो को “तापीय कोयला छोड़कर शुष्क बल्क कार्गो” वर्णित किया गया हूँ। इससे एसएलएल चिंता का समाधान हो जाएगा इसके अतिरिक्त, जहाँकि पिछले पञ्चाग्राफ में बताया गया हूँ कि तटीय कार्गो पर लागू रियायत को शासित करने वाली (वे) सामान्य शर्तें दी गई हैं जो भरपूर मात्रा में स्पष्ट करती हैं कि सरकार की तटीय रियायत नीति के अनुसार तापीय कोयला, कच्चे तेल समेत पीओएल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुटिकाएं कार्गो संबंधी प्रभारों में तटीय रियायत की पात्र नहीं हैं। चूंकि एसएलएल द्वारा उठाये गए मामले पर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में विचार-विमर्श किया जा चुका हूँ वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित नोट 2 प्रासंगिक नहीं पाया गया हूँ और इस प्रकार निकाला जाता हूँ।
- (xix) वीओसीपीटी ने अलग नियम और शर्तें प्रस्तावित की हैं। लंगरगाह में कार्गो प्रहस्तन प्रभार में सम्मिलित सेवाओं पर जोर देने के अलावा पहला नोट कहता हूँ कि स्टीवेयरिंग प्रभार उपयोगकर्ता/पोत के मालिक द्वारा अलग से वहन किये जाएंगे और स्टीवेयरिंग प्रभारों की राशि लाइसेंसशुदा स्टीवेयरों को भुगतान की जाएगी। चूंकि वीओसीपीटी का प्रस्ताव कथित रूप से केवल लंगरगाह पर फ्लोटिंग क्रेन के प्रचालन से संबंधित प्रभार और तटीय प्रचालन में एक्सकेवेटर के प्रचालन से संबंधित प्रभारों को कवर करने के लिये हूँ इसलिये ही प्रस्तावित नोट शामिल किया जान पड़ता हूँ। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक हूँ कि बार्ज प्रहस्तन सुविधा के लिये अप्रेंट प्रशुल्क आदेश में केपीटी के दरमान में ऐसी ही शर्त प्रदान की गई हूँ। केपीटी के अप्रेंट प्रशुल्क आदेश में ऐसे ही प्रदत्त की दृष्टि से जिसे वीओसीपीटी द्वारा इस मामले में मॉडल के रूप में अपनाया गया हूँ और यह भी मान्य करते हुए कि उपयोगकर्ताओं/भावी बोलीदाताओं में से किसी ने भी प्रस्तावित नोट पर कोई विपरीत टिप्पणी नहीं की हूँ वीओसीपीटी द्वारा नोट को जहाँ भी प्रस्तावित किया गया हूँ उसे वहाँ ही वीओसीपीटी के दरमान में शामिल करने की अनुमति दी जाती हूँ।

- (xx) वीओसीपीटी ने यह कहते हुए एक और नोट प्रस्तावित किया है कि यदि कोई सक्षम गीयर वस्त्राल कार्गो उतारने के लिये फ्लोटिंग क्रेन का उपयोग करता है तो उसे फ्लोटिंग क्रेन के जरिये प्रहस्तित कार्गो के लिये फ्लोटिंग क्रेन के प्रभारों का भुगतान करना होगा। प्रस्तावित नोट आगे कहता है कि एक मास्टर सर्टिफिकेट भी होना चाहिये जो लंगरगाह पर केवल फ्लोटिंग क्रेन के जरिये प्रहस्तित कार्गो की मात्रा को साफ-साफ अभिसूचित करे। केपीटी अपफ्रंट मामले में इसी प्रकार की प्रस्क्रिप्शन अनुमोदित की गई थी और इसलिये, वीओसीपीटी के मामले में भी अनुमोदित की जाती है।
- (xxi) (क) जज्ञाकि पहले कहा गया है 2013 के संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.2 इस प्राधिकरण से अपेक्षा करती है कि वह निष्पादनता मानकों के साथ संदर्भ प्रशुल्क भी प्रदान करे।
- (ख) नवंबर 2013 के पिछले संशोधित प्रस्ताव में, वीओसीपीटी ने फ्लोटिंग क्रेन द्वारा कार्गो प्रहस्तन के लिये निष्पादनता मानक, शुष्क बल्क कार्गो के लिये 9800 टन प्रतिदिन पर और अन्य कार्गो के लिये 5226 टन प्रतिदिन पर प्रस्तावित किया है। एक्सकेवेटरों के लिये निष्पादनता मानक शुष्क बल्क कार्गो के लिये 7560 टन/दिन पर और अन्य कार्गो के लिये 4032 टन/दिन पर प्रस्तावित किया गया है। अंतिम/फाइनल संशोधित प्रस्ताव में, वीओसीपीटी ने फ्लोटिंग क्रेन द्वारा कार्गो प्रहस्तन का निष्पादनता मानक वही रखा है जो इसके पिछले प्रस्ताव में था किंतु एक्सकेवेटरों के लिये निष्पादनता मानक शुष्क बल्क कार्गो के लिये घटाकर 6000 टन/दिन और अन्य कार्गो के लिये 3200 टन/दिन करने का प्रस्ताव है। वीओसीपीटी ने कहा है कि दो एक्सकेवेटरों द्वारा प्रतिदिन 12000 टन/दिन तो प्रहस्तित किया ही जाना है और इसलिये, प्रति एक्सकेवेटर निष्पादनता मानक, शुष्क बल्क कार्गो के लिये 6000 टन/दिन और अन्य कार्गो के लिये 3200 टन/दिन संशोधित किया गया है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पोत परिवहन मंत्रालय को यह अनुरोध करते हुए एक पत्र लिखा गया है कि वह सभी महापत्तन न्यासों को तार्किक और प्राप्त करने योग्य (व्यावहारिक) निष्पादनता मानक प्रस्तावित करने की सलाह दे जो पीपीपी परियोजना की इष्टतम क्वे क्षमता परिगणना में विचार की गई (प्रहस्तन) आउटपुट दर से कमतर नहीं होने चाहियें। देखा गया है कि फ्लोटिंग क्रेन का इस्तेमाल करते हुए शुष्क बल्क कार्गो और अन्य कार्गो प्रहस्तन के लिये वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादनता मानक प्रत्येक कार्गो मद के लिये फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता परिगणना में विचार की गई प्रहस्तन दर के स्तर पर है। इसलिये, फ्लोटिंग क्रेन प्रचालनों के लिये वीओसीपीटी द्वारा निष्पादनता मानक अधिसूचित किये जाते हैं। एक्सकेवेटरों के निष्पादनता मानकों के संबंध में, इष्टतम क्षमता परिगणना में विचार की गई प्रहस्तन दर दो एक्सकेवेटरों के लिये शुष्क बल्क कार्गो के लिये 630 टन/घंटा और अन्य कार्गो के लिये 336 टन/घंटा है। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित निष्पादनता मानक, शुष्क बल्क कार्गो के लिये 2 एक्सकेवेटरों के लिये 250 टन/घंटा (6000 टन/दिन/24 घंटा) के प्रहस्तन में परिणत होता है जो एक्सकेवेटरों की इष्टतम क्षमता की गणना में विचार की गई प्रहस्तन दर से भी कम तर पाया गया है।

एक्सकेवेटरों के लिये निष्पादनता मानक, एक्सकेवेटरों की इष्टतम क्षमता परिगणन में विचार की गई एक्सकेवेटरों की प्रहस्तन दर के अनुरूप किंतु एक एक्सकेवेटर के लिये अनुपातिक रूप से समायोजित, शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिये प्रति एक्सकेवेटर प्रति घंटा 315 टन और अन्य कार्गो प्रहस्तन के लिये प्रति एक्सकेवेटर प्रति घंटा 168 टन प्रदत्त ह॥ यह क्यू¹ से क्यू³ पर बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिये निर्धारित हालिया सीओपीटी संदर्भ प्रशुल्क में और हार्बर वाल बर्थ के लिये निर्धारित एमबीपीटी संदर्भ प्रशुल्क में पतन किये गए दृष्टिकोण के अनुरूप ह॥

(ग) जब वीओसीपीटी से निष्पादनता मानकों को शासित करने वाली शर्तें प्रस्तावित करने का अनुरोध किया गया था तो वीओसीपीटी ने यह कहते हुए एक नोट सम्मिलित करने का प्रस्ताव किया ह॥ कि फ्लोटिंग क्रेन द्वारा प्रहस्तित कार्गो के लिये निष्पादनता उपलब्धी, पोत/फ्लोटिंग क्रेन पर उपलब्ध लो॥ मीटरों से प्राप्त की जाएगी । कथित शर्त निष्पादनता मानक अनुसूची में शामिल ह॥

(xxii) आईएमसी लिमि. ने इस प्राधिकरण से यह देखने के लिये वर्तमान पीपीपी प्रचालकों (एचएमसी मकेनिकल एं॥ शब्दो ड्राफ्ट) से किये गए करारों की समीक्षा करने का अनुरोध किया ह॥ कि क्या वर्तमान पीपीपी कन्सेशनरीज के हितों की रक्षा के लिये पतन द्वारा उन्हें कोई अनन्यता प्रदान की गई ह॥ । वर्तमान पीपीपी प्रचालकों के साथ वर्तमान करारों की समीक्षा हेतु आईएमसी द्वारा उठाया गया मुद्दा इस प्राधिकरण के कार्यक्षेत्र में नहीं आता ह॥ । यह संबंधित महापतन न्यास को देखना ह॥ कि वह इस संबंध में पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा प्रदत्त लागू प्रक्रिया के अनुसार रियायती करार तयार करते समय इन मुद्दों का भी ध्यान रखें ।

11.1 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.8 के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित प्रशुल्क की उच्चतम सीमाएं, 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी, के बीच थोक मूल्य सूचकांक(ब्ल्यूपीआई) में होने वाले उतार-चढ़ाव के 60% तक प्रत्येक वर्ष अपने आप इं॥क्स हो जाएंगी । प्रशुल्क की ऊपरी सीमाओं का ऐसा स्वचलित समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित ऊपरी सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के एक अप्रैल से लागू होंगी और अगले वर्ष की 31 मार्च तक लागू रहेंगी । 2008 के मार्गदर्शियों के सिद्धांतों को ग्रहण करने वाले 2013 के संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9 अनुबंधित करती ह॥ कि संदर्भ प्रशुल्क, 2013 के संशोधित मार्गदर्शियों की धारा 2.2 में प्रदत्त इं॥क्सेशन, अर्थात् थो.मू.सू. के 60% के आधार पर प्रतिवर्ष, समस्त रियायत अवधि के लिये बाद में प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी और 2008 के मार्गदर्शियों के तहत प्राधिकरण के प्रासंगिक प्रशुल्क आदेश में प्रदत्त वर्ष की 1 जनवरी के बीच की अवधि के लिये स्वतः संशोधित होंगे । तात्कालिक मामले में, संदर्भ प्रशुल्क परिगणना में विचार की गई पूंजी लागत और प्रचालन लागत की यूनिट दर का अनुमान, वर्ष 2013 के ही ह॥ । इसलिये, प्रत्येक वर्ष स्वतः समायोजन के लिये विचार किये जाने वाले बुनियादी थोक मूल्य सूचकांक के रूप में 1 जनवरी, 2013 प्रदान करना समुचित और प्रासंगिक पाया गया ह॥ ।

11.2 उपरोक्त के अधीन, संदर्भ प्रशुल्क को शासित करने वाली शर्तों के साथ संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची को परिवर्तित किया गया ह॥ ।

11.3 वीओसीपीटी में फ्लोटिंग क्रेन द्वारा लंगरगाह पर और एक्सकेवेटरों द्वारा तट पर कार्गो प्रहस्तन के लिये परिवर्तित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची संलग्नक-II के रूप में संलग्न ह॥ और हमारे द्वारा संशोधित निष्पादनता मानक संलग्नक-III के रूप में संलग्न हैं ।

11.4 परिणामस्वरूप, और ऊपर दिये गए कारणों से, और समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण, वीओसीपीटी में लंगरगाह पर फ्लोटिंग क्रेन द्वारा और तट पर एक्सकेवेटरों द्वारा कार्गो प्रहस्तन के लिये संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची को अनुमोदित करता है और इसे, निष्पादनता मानकों के साथ अधिसूचित करता है।

11.5 संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शी 2013 की धारा 2.5 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादनता मानक (पहले तो) बोली दस्तावेज में और बाद में, पीपीपी परियोजनाओं के संबंध में रियायत करार में ाले जाएंगे। तदनुसार, वीओसीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह (पहले) बोली दस्तावेज में संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादनता मानकों का उल्लेख करे और बाद में, पीपीपी परियोजनाओं के संबंध में रियायत करार में उल्लेख करे, जल्ला पत्तन द्वारा स्वीकार किया गया है।

12.1 वाणिज्यिक प्रचालन (सीओपी) की तिथि से उसी वित्तीय वर्ष की 31 मार्च तक, प्रशुल्क उस वर्ष से प्रासंगिक इंक्वस संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित रहेगा जो उच्चतम होगा। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क जल्लाकि 2013 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों के पृष्ठा 2.2 में प्रदत्त है। इंक्वसशन के आधार पर स्वतः संशोधित हो जाएगा, जो समस्त रियायती अवधि के लिये लागू होगा। तथापि, पीपीपी प्रचालक प्रचालन के दूसरे वर्ष और उसके बाद के लिये आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से कम से कम 90 दिन पहले प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिये इंक्वस संदर्भ प्रशुल्क के अतिरिक्त निष्पादनता मानकों के साथ प्रशुल्क (निष्पादनता से जुड़ा प्रशुल्क) प्रस्तावित करने के लिये स्वतंत्र होगा। ऐसा निष्पादनता से जुड़ा प्रशुल्क उस प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिये इंक्वस संदर्भ प्रशुल्क के अलावा/अतिरिक्त 15% से ज्यादा/ऊंचा नहीं होगा। निष्पादनता युक्त प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के पहले दिन से प्रभावी होगा और पूरे वित्तीय वर्ष के लिये लागू/प्रभावी रहेगा।

12.2 प्रस्ताव इस प्राधिकरण को, परियोजना के रियायती करार के अंतर्गत नियुक्त स्वतंत्र इंजीनियर से (प्राप्त) एक प्रमाण पत्र के साथ प्रस्तुत किया जाएगा। इस प्रमाण पत्र में पिछले 12 महीनों में, जल्लाकि रियायती करार में शामिल किया गया हो अथवा प्रचालन के पहले वर्ष में महीनों की वास्तविक संख्या में निष्पादनता मानकों की प्राप्ति इंगित की गई हो।

12.3 प्रस्ताव प्राप्त करने पर, यह प्राधिकरण, ऐसी प्राप्ति के 7 दिन के भीतर 2013 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों के पृष्ठा 5 में संक्षेप में प्रदत्त, निष्पादनता मानकों की प्राप्ति पर महापत्तन न्यास के विचार मांगेगा।

12.4 यदि प्रचालक, पिछले 12 महीनों में, रियायत करार में शामिल किये गए के अनुसार, निष्पादनता मानक प्राप्त नहीं करता है तो यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिये निष्पादनता से जुड़ा प्रशुल्क अधिसूचित करने के लिये प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और प्रचालक आगामी वित्तीय वर्ष के लिए केवल इंक्वस संदर्भ प्रशुल्क का ही पात्र होगा।

12.5 महापत्तन न्यास के विचारों पर गौर करने के बाद यदि यह प्राधिकरण संतुष्ट हो जाता है कि निष्पादनता मानक, जल्ला रियायत करार में शामिल किए गए हैं, प्राप्त कर लिये गए हैं, तो वह 15 मार्च तक निष्पादनता से जुड़ा प्रशुल्क अधिसूचित करेगा जो आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से प्रभावी होगा।

12.6 निष्पादनता से जुड़े प्रशुल्क पर विचार करते समय यह प्राधिकरण निष्पादनता मानकों और प्रचालक द्वारा उनका सख्ती से पालन किये जाने पर ध्यान देगा। यह प्राधिकरण, प्रचालक द्वारा निष्पादनता मानकों की प्राप्ति अथवा अन्यथा के आधार पर निष्पादनता से जुड़े प्रशुल्क प्रस्ताव की स्वीकृति अथवा अस्वीकृति पर निर्णय लेगा। 2013 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों से संलग्न संलग्नक में प्रदर्शित चित्र के बाद इंक्वस संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादनता से जुड़े प्रशुल्क का निर्धारण होगा।

12.7 प्रचालन के तीसरे वर्ष से, पीपीपी प्रचालक से प्राप्त निष्पादनता से जुड़ा प्रशुल्क प्रस्ताव इस प्राधिकरण द्वारा, पिछले 12 महीनों की अवधि में निष्पादनता मानकों की प्राप्ति, जहाँकि स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा प्रमाणित किये जाएं, के अधीन स्वतः अधिसूचित की जाएगी। तीसरे वर्ष और उसके बाद निष्पादनता से जुड़े प्रशुल्क के लिये पीपीपी प्रचालक अपना निष्पादनता से जुड़ी प्रशुल्क प्रस्ताव, स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण पत्र के साथ, पहली मार्च तक प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण आगामी वित्त वर्ष से प्रभावी होने वाले निष्पादनता से जुड़े प्रशुल्क को 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

12.8 यदि किसी उपयोगकर्ता को, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित निष्पादनता मानकों के पीपीपी प्रचालकों द्वारा प्राप्त न करने को लेकर कोई शिकायत हटती वह इस प्राधिकरण को अपना अभ्यावेदन दे सकता है। यह प्राधिकरण इसके बाद अभ्यावेदन के बारे में जांच करेगा/करवाएगा और संबंधित महापत्तन न्यास को अपना निष्कर्ष सौपेंगे। महापत्तन न्यास को, विभिन्न रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार, निष्कर्ष पर आवश्यक कार्रवाई करनी ही पड़ेगी।

12.9 रियायत करार पर हस्ताक्षर करने के 15 (पंद्रह) दिनों के भीतर संबंधित प्रचालक इस प्राधिकरण को रियायत करार अग्रेषित करेगा जो इसे अपने वेबसाइट पर ढालेगा।

12.10 पीपीपी प्रचालक, इस प्राधिकरण का कार्गो यातायात, पोतबर्थ दिवस आउटपुट, पोतों के वापस लौटने संबंधी औसत समय प्रो-बर्थिंग औसत समय और प्रत्येक बर्थ के लिये वसूले गए प्रशुल्क पर त्रैमासिक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा। ये त्रैमासिक रिपोर्टें, प्रत्येक तिमाही की समाप्ति के बाद के एक माह के भीतर पीपीपी प्रचालक द्वारा प्रस्तुत की जाएंगी। कोई अन्य सूचना भी, जो इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित हो सकती है, समय-समय पर प्रस्तुत की जाएंगी।

12.11 यह प्राधिकरण अपने वेबसाइट पर पीपीपी प्रचालक से प्राप्त ऐसी सभी सूचनाएं प्रकाशित करेगा। तथापि यह प्राधिकरण किसी भी पीपीपी प्रचालक से प्राप्त कुछ ढाटा/सूचना प्रकाशित न करने के बारे में अनुरोध पर विचार करेगा जो वाणिज्यिक रूप से संवेदनशील हो। ऐसे अनुरोधों/आवेदनों के साथ विवादित ढाटा/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के संबंध में विस्तृत औचित्य और विवादित ढाटा/सूचना के प्रकाशन पर उनके राजस्व/प्रचालन पर संभावित विपरीत प्रभाव संलग्न किया जाना चाहिये। इस संबंध में, प्राधिकरण का निर्णय फाइनल होगा।

टी. एस. बालासुब्रामणियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असाधारण/143/13]

के लिए संदर्भ प्रशुल्क परिगणना

रु. लाख में

क्र.सं.	विवरण	दिनांक 29.11.2013 के अपने प्रस्ताव में वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमान	दिनांक 17.12.2013 के अपने प्रस्ताव में वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत संशोधित अनुमान	प्राधिकरण द्वारा संशोधित अनुमान
I	लंगरगाह में तन्नात फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता			
(i).	फ्लोटिंग क्रेनों की संख्या	1	1	1
(ii).	प्रतिदिन अधिकतम प्रहस्तन दर	14000	14000	14000
(iii).	प्रचालन लोड फ़ैक्टर	70%	70%	70%
(iv).	कार्गो प्रहस्तन दर			
(v).	शुष्क बल्क कार्गो (टन प्रति दिन में)	9800	9800	9800
		(14000 टन / दिन*70% = 9800 टन / दिन)	(14000 टन / दिन*70% = 9800 टन / दिन)	(14000 टन / दिन*70% = 9800 टन / दिन)
(vi).	अन्य कार्गो (टन प्रति दिन में)	5226.24	5226.00	5226.34
		(9800 टन / दिन *53.33% = 5226 टन / दिन)	(9800 टन / दिन *53.33% = 5226 टन / दिन)	(9800 टन / दिन *53.33% = 5226 टन / दिन)
(vii).	एक दिन में प्रचालन घंटे	24	24	24
	प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की प्रतिशतता			
(viii).	शुष्क बल्क	99%	99%	99%
(ix).	अन्य कार्गो	1%	1%	1%
(x).	फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता			
(xi).	शुष्क बल्क कार्गो की इष्टतम क्षमता (टनों में)	परिगणन अलग से नहीं दिखाई गई है	परिगणन अलग से नहीं दिखाई गई है	2478861
				365 दिन *0.7*(99%*9800 टन प्रति दिन)
(xii).	अन्य कार्गो की इष्टतम क्षमता (टनों में)	परिगणन अलग से नहीं दिखाई गई है	परिगणन अलग से नहीं दिखाई गई है	13353
				365 दिन *0.7*1%*5226.34 टन प्रति दिन
(xiii).	फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता (टनों में)	2492194	2492194	2492214
(xiv).	फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता (मिलियन टन में)	2.49 मि.मी.ट.	2.49 मि.मी.ट.	2.49 मि.मी.ट.
II	एक्सकेवेटरों की इष्टतम क्षमता			
(i).	एक्सकेवेटरों की संख्या (4.5 घन मी.बक्केट क्षमता)	2	2	2

	वाली)			
(ii).	प्रति घंटा प्रति एक्सकेवेटर हलचल	100	100	100
(iii).	प्रचालन लोड फ़ैक्टर (अधिकतम संभव मात्रा की प्रतिशतता के रूप में एक अकेली हलचल में उठाया गया कार्गो)	0.7	0.7	0.7
(iv).	दो एक्सकेवेटरों द्वारा शुष्क बल्क कार्गो की प्रहस्तन दर (टन प्रति घंटा में)	630	630	630
		(4.5 घ.मी.)*(1 टन/घ.मी.)*0.7*(100 हलचल/घंटा)*2 = 630 टन/घंटा	(4.5 घ.मी.)*(1 टन/घ.मी.)*0.7*(100 हलचल/घंटा)*2 = 630 टन/घंटा	(4.5 घ.मी.)*(1 टन/घ.मी.)*0.7*(100 हलचल/घंटा)*2 = 630 टन/घंटा
(v).	अन्य कार्गो की प्रहस्तन दर (टन प्रति घंटा में)	अलग से प्रदर्शित नहीं है	अलग से प्रदर्शित नहीं है	336 630*53.33%=336 टन प्रति घंटा फ्लोटिंग क्रेन मामले में वीओसीपीटी द्वारा अपनाए गए सिद्धांत को अपनाते हुए
(vi).	दो एक्सकेवेटरों के लिए कुल घंटे	17520 (365 दिन *24 घं.*2 एक्सकेवेटर)	12264 (365 दिन * 24 घंटे * 2 एक्सकेवेटर *70%)	12264 (365*24 घंटे*2*0.7)
(vii).	बार्ज की क्षमता 2000 टन मानते हुए एक बार्ज को प्रचालन के लिए आवश्यक समय	3.17 (2000 टन प्रति बार्ज/630 टन प्रति घंटा = 3.17 घंटा)	3.17 (2000 टन प्रति बार्ज/630 टन प्रति घंटा = 3.17 घंटा)	3.17 अलग गणना के लिए प्रासंगिक नहीं
(viii).	2.49 एमएमटी की फ्लोटिंग क्रेन की क्षमता के प्रहस्तन के लिए एक्सकेवेटरों के कुल प्रचालन घंटे	3956 (2492194 टन/630 टन प्रति घंटा)	7912 (2492194 टन/630 टन प्रति घंटा 2 एक्सकेवेटरों के लिए)	3974 (2478861 टन /630 टन प्रति घंटा +13353.30 टन /336 टन प्रति घंटा)
(ix).	एक्सकेवेटरों के फुर्सत के कुल घंटे	13564 (17520-3956)	4352 (12264-7912)	8290 (12264-3974)
	प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की प्रतिशतता			
(x).	- शुष्क बल्क	99%	99%	99%
(xi).	- अन्य कार्गो	1%	1%	1%
	एक्सकेवेटरों की इष्टतम क्षमता (मिलियन टन प्रति वर्ष)			
(xii).	शुष्क बल्क कार्गो की इष्टतम क्षमता	कोई अलग गणना नहीं	2467272	3824528 (70%*365 दिन *(630 टन प्रति घंटा)

				*24 घंटा *99%)
(Xii i).	अन्य कार्गो की इष्टतम क्षमता	कोई अलग गणना नहीं	249222	20602
				(70%*365 दिन*(336 टन प्रति घंटा *24 घंटा*1%))
(Xiv).	एक्सकेवेटरों (2 नग) की इष्टतम क्षमता	2492194	2492194	3845131
(XV).	एक्सकेवेटरों की इष्टतम क्षमता (मिलियन टन प्रति वर्ष)	2.49	2.49	3.85
(Xvi).	किंतु एक्सकेवेटरों की क्षमता फ्लोटिंग क्रेन की क्षमता तक सीमित है जल्ला कि वीओसीपीटी द्वारा विचार किया गया है।			2.49
III	पूंजी लागत	लाख रु. में	लाख रु. में	लाख रु. में
क	लंगरगाह में फ्लोटिंग क्रेन			
(i).	- एक फ्लोटिंग क्रेन (35टन) [मूल प्रस्ताव में फ्लोटिंग क्रेन की समेकित लागत पर गृह की लागत और 3 बार्जों की लागत के साथ विचार किया गया है। संशोधित प्रस्ताव में फ्लोटिंग क्रेन की अलग लागत पर वीओसीपीटी द्वारा पट्टन और बार्जों की लागत समेत विचार किया गया है।]	4393.00	3554.62	3554.62
(ii).	सम्पूर्ण प्रोपेल बार्ज 3 नग		2042.88	2042.88
(iii).	- विविध लागत @ 5%	219.65	279.87	279.87
	फ्लोटिंग क्रेन की कुल पूंजी लागत	4612.65	5877.37	5877.37
ख	तट पर एक्सकेवेटर			
(iv).	- एक्सकेवेटर (4.5घन मी.बकट क्षमता) - 2 नग (वीओसीपीटी -केपीटी के बार्ज प्रहस्तन सुविधा आदेश में 3 बार्जों के लिए विचार किए गए रु. 1,821.64 लाख पर अनुपातिक रूप से 2 बार्जों के लिए विचार किया गया है। /संशोधित प्रस्ताव अनुमान कोटेशन पर आधारित है।]	1214.43	1136.33	1136.33
(V).	- विविध लागत @ 5%	60.72	56.82	56.82
(vi).	2 एक्सकेवेटरों की कुल पूंजी लागत	1275.15	1193.15	1193.15
(vii).	कुल पूंजी लागत (क + ख)	5887.80	7070.51	7070.51
IV	प्रचालन लागत	लाख रु. में	लाख रु. में	लाख रु. में
क	लंगरगाह में फ्लोटिंग क्रेन द्वारा कार्गो प्रहस्तन			
(i).	(क) इंधन लागत			
	- फ्लोटिंग क्रेन	421.56	578.43	576.87
	एक क्रेन के लिए काम के घंटों के लिए		एक क्रेन के लिए मुख्य इंजन के लिए	(मुख्य इंजन के लिए काम के घंटे-96

		96 लिटर/ घंटा / क्रेन * रु. 67.75 प्रति लिटर * 6156 घंटा प्र.व. फुर्सत के घंटों के लिए 12 लिटर/घंटा * रु. 67.75 प्र.लि. *2604 घंटा प्र.व.).	काम के घंटे 96 लिटर/घंटा/क्रेन * रु. 67.75 प्रति लिटर * 6156 घंटा प्र.व. सहायक इंजन के लिए 30 लिटर/घंटा * रु. 67.75 प्र.लि. *8760 घंटा प्र.व.).	लिटर/ घंटा / क्रेन * रु..67.75 प्र.लि. * 6132 घंटा प्र.वर्ष 1 क्रेन के लिए) + (सहायक इंजन के लिए -30 लि./ घंटा/ क्रेन * रु.67.75 प्रति लि. * 8760 घंटा प्र.व.)
	- सेल्फ प्रोपेज बार्जेज	169.65 (कामकाजी घंटों की लागत - 100 लि./ घंटा * रु. 67.75 प्रति लि. * 1869 काम के घंटे प्र.व. + फुर्सत के घंटे (100 लि./घंटा * 5681 फुर्सत के घं. * रु. 67.75/8)	169.65 (कामकाजी घंटों की लागत- 100 लि./ घंटा * रु. 67.75 प्र.लि.* 1869 काम के घंटे प्र.व.+फुर्सत के घंटे(100 लि./घंटा*5681 फुर्सत के घंटे* रु. 67.75/8)	339.27 3 बार्जे की 12000 टन क्षमता के साथ फ्लोटिंग क्रेन की 2492914 टन क्षमता के प्रहस्तन के लिए (100 /8) लि./ घंटा * 207.68 दिन * 8.15 घंटे * 67.75 प्र.लि.दो दौरों के लिए) लंगरगाह और तट पर प्रचालन के समय + (100 लि./ घंटा * 207.68 दिन * 3 घंटे * 2 दौरे * 3 बार्जेज * 67.75) लंगरगाह से तट तक आवागमन हलचल
(ii).	(ख). मशीनी परिसम्पत्तियों की मरम्मत और अनुरक्षण (फ्लोटिंग लागत का 5%)	230.63	293.87	293.87
(iii).	(ग). बीमा(फ्लोटिंग लागत का 1%)	46.13	58.77	58.77
(iv).	(घ). मूल्यहास (फ्लोटिंग लागत का 10.34% वीओसीपीटी द्वारा) (प्राधिकरण द्वारा माना गया 10%)	476.95	587.74	587.74
(v).	(च) अन्य व्यय (फ्लोटिंग लागत का 5%)	230.63	293.87	293.87
(vi).	फ्लोटिंग क्रेन के लिए कुल प्रचालन लागत	1575.55	1982.34	2150.39
ख	तट पर एक्सकेवेटरों द्वारा कार्गो प्रहस्तन गतिविधि			
(i).	(क). इंधन लागत	85.76 (दो एक्सकेवेटरों के लिए - 32 लि./ घंटा/एक्सकेवेटर * रु. 67.75 प्र.लि.* 3956 प्र. घंटा)	171.53 32 लि./घंटा/ एक्सकेवेटर * रु. 67.75 प्र.लि.*7912 घंटे)	172.33 (दो एक्सकेवेटरों के लिए - 32 लि./ घंटा/एक्सकेवेटर* रु. 67.75 प्र.लि.* 3974 काम के घंटे)

(ii).	(ख). मरम्मत एवं अनुरक्षण (मशीनी परिसंपत्ति एक्सकेवेटर लागत के लिए 5% की दर से)	63.76	59.66	59.66
(iii).	(ग). बीमा (एक्सकेवेटर की सकल परिसंपत्ति लागत के 1% पर)	12.75	11.93	11.93
(iv).	(घ). मूल्यहास (बीओपीटी द्वारा मूल प्रस्ताव में 10.34% पर और संशोधित प्रस्ताव में 10% पर) और प्राधिकरण द्वारा 10%पर)	131.85	119.32	119.31
(v).	(ङ). अन्य व्यय (एक्सकेवेटरों के सकल मूल्य का 5%)	63.76	59.66	59.66
(vi).	तट पर एक्सकेवेटरों के जरिये प्रहस्तन के लिए कुल प्रचालन लागत	357.88	422.10	422.89

V	अनुमानित राजस्व आवश्यकता और प्रभाजन			
क .	फ्लोटिंग क्रेन द्वारा कार्गो प्रहस्तन गतिविधियाँ			
(i).	कुल प्रचालन लागत	1575.55	1982.34	2150.39
(ii).	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ @ 16%	738.02	940.38	940.38
(iii).	फ्लोटिंग क्रेन द्वारा कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों से कुल राजस्व आवश्यकता	2313.57	2922.72	3090.77
ख.	एक्सकेवेटरों द्वारा कार्गो प्रहस्तन गतिविधि			
(i).	कुल प्रचालन लागत	357.88	422.10	422.89
(ii).	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ @ 16%	204.02	190.90	190.90
(iii).	एक्सकेवेटरों द्वारा कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों से कुल राजस्व आवश्यकता	561.90	613.00	613.79
V	फ्लोटिंग क्रेन पर संदर्भ प्रशुल्क			
(i).	राजस्व आवश्यकता	2313.57	2922.72	3090.77
(ii).	कार्गो कार्य दिवसों के आधार पर प्रत्येक प्रकार के कार्गो द्वारा राजस्व आवश्यकता की % हिस्सेदारी			
	- शुष्क बल्क कार्गो (99%)	2290.44	2867.92	3059.87
	- अन्य कार्गो (1%)	23.14	54.80	30.91
(iii).	- विदेशी कार्गो के लिए प्रति टन प्रहस्तन दर (रु.में)			
	- शुष्क बल्क कार्गो (95%)	92.83	118.69	125.96
	- अन्य कार्गो (100%)	174.11	219.89	231.48
(iv).	विदेशी कार्गो के लिए प्रति टन प्रहस्तन दर (रु. में)			
	- शुष्क बल्क कार्गो (5%)	55.70	69.75	75.57
	- अन्य कार्गो	104.47	131.93	138.89
ख.	तट पर एक्सकेवेटर्स			
(i).	राजस्व आवश्यकता	561.90	613.00	613.79

(ii).	- प्रत्येक प्रकार के कार्गो द्वारा राजस्व आवश्यकता में 1% हिस्सेदारी			
	- शुष्क बल्क कार्गो (99%)	556.28	601.51	607.65
	- अन्य कार्गो (1%)	5.62	11.49	6.14
(iii).	- विदेशी कार्गो के लिए प्रति टन प्रहस्तन दर (रु.में)			
	- शुष्क बल्क कार्गो (95%)	22.55	24.89	25.01
	- अन्य कार्गो (100%)	22.55	46.10	45.97
(iv).	- तटीय कार्गो के लिए प्रति टन प्रहस्तन दर (रु.में)			
	- शुष्क बल्क कार्गो (5%)	13.53	14.63	15.01
	- अन्य कार्गो (शून्य)	13.53	27.66	27.58

फ्लोटिंग क्रेन और एक्सकेवेटरों द्वारा प्रचालनों के लिए प्रहस्तन प्रभार से संबंधित परिगणना

फ्लोटिंग क्रेन	टनों में क्षमता			प्रहस्तन दर प्रति दिन टनों में	कार्गो कार्य दिवस	कार्गो कार्य दिवस का %	राजस्व आवश्यकता (लाख रु.में)	विदेशी कार्गो दर	तटीय कार्गो दर
	कुल	विदेशी (95%) शुष्क बल्क के लिए और अन्य 100%	तटीय कार्गो (5%) शुष्क बल्क के लिए और 0% अन्य के लिए						
शुष्क बल्क कार्गो	2478861	2354918	123943	9800	253	99.00%	3059.87	125.96	75.57
अन्य कार्गो	13353	13353	0	5226.34	3	1.00%	30.91	231.46	138.89
कुल	2492214	1844239	647976		256		3.090.77		
एक्सकेवेटर	टनों में क्षमता			प्रहस्तन दर प्रति दिन टनों में	कार्गो कार्य दिवस	कार्गो कार्य दिवस का %	राजस्व आवश्यकता (लाख रु. में)	विदेशी कार्गो दर	तटीय कार्गो दर
	कुल	विदेशी (95%) शुष्क बल्क के लिए और अन्य 100%	तटीय कार्गो (5%) शुष्क बल्क के लिए और 0% अन्य के लिए						
शुष्क बल्क कार्गो	2478861	2354918	123943	15120	164	99.00%	607.65	25.01	15.01
अन्य कार्गो	13353	13353	0	8063	2	1.00%	6.14	45.97	27.58
कुल	2492214	1844239	647976		166	1	613.79		

संलग्नक-II

वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास

लंगरगाह पर फ्लोटिंग क्रेन द्वारा और तट पर एक्सकेवेटरों द्वारा कार्गो प्रहस्तन के लिये संदर्भ प्रशुल्क

अनुसूची

1.1 परिभाषाएं—सामान्य

इस दरमान में, जब तक प्रसंग के अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:-

- (i) **“तटीय पोत”** से तात्पर्य है कोई भी पोत जो केवल भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में ही किसी अन्य पोत या स्थान के बीच कारोबार में लगा हुआ है और जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वल्व तटीय लाइसेंस है।
- (ii) **विदेशगामी पोत** से तात्पर्य तटीय से इतर कोई पोत है।
- (iii) **पत्तन** से तात्पर्य वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास है।
- (iv) **प्रतिदिन** से तात्पर्य प्रति कलेंडर दिन या उसका अंश है।
- (v) **प्राधिकरण”** से तात्पर्य महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 47 क के अंतर्गत गठित महापत्तन न्यास प्राधिकरण से है।
- (vi) **टन** से तात्पर्य एक मीट्रिक टन अथवा 1000 किलोग्राम या एक घन मीटर होगा ।

1.2 सामान्य नियम एवं शर्तें

- (i) पोत संबंधी प्रभार लगाने के प्रयोजन से ‘तटीय’ अथवा ‘विदेश गामी’ श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए पोत का दर्जा, जल्ला सीमा शुल्क विभाग अथवा पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी इसके प्रमाणन में दिया गया होगा, निर्णायक फ़ैक्टर होगा और कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उदगम की, इस प्रयोजन से कोई प्रासंगिकता नहीं होगी ।
- (ii)
 - (क) सामान्य कारोबारी/व्यापारिक लाइसेंस धारी भारतीय ध्वज का कोई विदेशगामी पोत, सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तित हो सकता है।
 - (ख) विदेशी पताका वाला विदेशगामी पोत, पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय-धावक के रूप में परिवर्तित हो सकता है।
 - (ग) ऐसे परिवर्तनों के मामले में लोड टर्मिनल (लदान टर्मिनल) द्वारा उस समय से तटीय दरें प्रभार्य होंगी, जिस समय से पोत तटीय सामान लादना/चढ़ाना शुरू करता है।
 - (घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें तभी तक प्रभार्य होंगी जब तक पोत तटीय कार्गो को उतारने का प्रचालन पूरा करता है उसके तुरंत बाद उतारने वाले टर्मिनल द्वारा विदेशगामी दरें प्रभार्य हो जाएंगी ।
 - (ङ.) पोत परिवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस प्राप्त एकनिष्ठ भारतीय तटीय पोतों से, तटीय दरों की पात्र दर्शाने के लिये कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होगा ।
- (iii)
 - (क) पीओएल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुटिकाओं तथा तापीय कोयला समेत कच्चे तेल को छोड़कर समस्त तटीय कार्गो के लिये कार्गो संबंधी प्रभार, सामान्य कार्गो संबंधी प्रभारों के 60% से ज्यादा नहीं होने चाहियें ।
 - (ख) कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, रियायती दरें पोत-तट अंतरण के लिए प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर लगाए जाने चाहियें ।

- (ग) किसी विदेशी पत्तन से (चला) कार्गो जो भारतीय पत्तन “बी” को बाद में पोतान्तरण के लिये भारतीय पोत “ए” पर पहुँचता है तो उस पर उसकी तटीय यात्रा के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार लगाए जाने चाहिए। दूसरे शब्दों में, भारतीय पत्तनों से/को तटीय यात्रा करने के लिए अनुमति प्राप्त पोतों द्वारा लाया गया कार्गो रियायत का पात्र होगा।
- (घ) तटीय कार्गो पोतों के लिए प्रभार भारतीय रुपये में लिखे जाएंगे और वसूले जाएंगे।
- (iv) विलंबित भुगतानों/धन वापसियों पर ब्याज
- (क) उपयोगकर्ता को विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अंतर्गत दंड ब्याज का भुगतान करना होगा। इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक को विलंबित धन वापसियों पर दंड-ब्याज का भुगतान करना होगा।
- (ख) दंड-ब्याज की दर, भारतीय स्टेट बैंक की प्राइम लेंडिंग रेट से 2% ज्यादा होगी।
- (ग) धन वापसी (रिफंड) में विलंब सेवाओं के पूर्ण होने की तिथि या उपयोगकर्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों की प्रस्तुति इनमें से जो भी बाद में हो से 20 दिन बाद गिना जाएगा।
- (घ) उपयोगकर्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब, टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल प्रस्तुत करने की तिथि के बाद, 10 दिनों के बाद गिना जाएगा। किंतु यह प्रावधान वहां लागू नहीं होगा। जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में अनुबंध के अनुसार सेवाएं प्राप्त करने से पहले किया जाना हो और/अथवा जहां प्रभारों का भुगतान इस दरमान में एक शर्त के रूप में दिया गया हो।
- (v) परिगणित किये गए सभी प्रभार, बिल के अंतिम कुल जमा योग पर अगले उच्चतर/बड़े हुए रुपये में, पूर्णांकों में लिखे जाएंगे।
- (vi) जब तक कि धन वापसी की राशि रु.100/- अथवा इससे अधिक नहीं होगी, तब तक धन वापसी पर विचार नहीं किया जाएगा। इसी प्रकार, कन्सेशनायर तब तक कोई पूरक बिल या अंश चार्जबिल प्रस्तुत नहीं करेगा, जब तक कि कन्सेशनायर को देय राशि रु.100/- से कम है।
- (vii) (क) इस दरमान में प्रदत्त दरें उच्चतम/अधिकतम स्तर हैं। इसी प्रकार छूट और कटौतियां निम्नतम/न्यूनतम स्तर हैं। यदि टर्मिनल प्रचालक चाहे तो वह कमतर/निम्नतर दरें मांग सकता है और/या उच्चतर/ज्यादा छूट और कटौतियां प्रदान कर सकता है।
- (ख) टर्मिनल ऑपरेटर चाहे तो दरमान में प्रदत्त दरों को लागू किये जाने को शासित करने वाली प्रदत्त शर्तों को तर्क संगत बना सकता है। यदि शर्तों को इस प्रकार तर्क-संगत बनाने से उपयोगकर्ता को प्रति यूनिट दर में राहत मिलती है और दरमान में प्रदत्त यूनिट दरें अधिकतम/उच्चतम स्तर से अधिक न हों।
- (ग) यह इस शर्त पर है कि टर्मिनल प्रचालक इस प्रकार की कमतर दरें और/या ऐसी दरों के लागू करने को शासित करने वाली शर्तों को तार्किक बनाए जाने को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करेगा, और इस प्रकार की निम्नतर/कमतर दरों में और/या ऐसी दरों को लागू किये जाने को शासित करने वाली शर्तों में बाद में किये

जाने वाले परिवर्तनों को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करता रहेगा, बशर्ते कि निर्धारित की गई नई दरें, प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से ज्यादा न हों।

- (viii) यदि कोई बार्ज, कोई खराबी आ जाने के कारण या तटीय प्रहस्तन के लिये एक्सकेवेटर की अन्-उपलब्धता के कारण या किन्हीं ऐसे कारणों से जिनके लिये टर्मिनल प्रचालक को जिम्मेदार ठहराया जा सके, बेकार खड़ा रहता हूँ तो बार्ज के बेकार खड़ा रहने की अवधि में देय बर्थ किराया प्रभारों के बराबर छूट टर्मिनल प्रचालक द्वारा प्रदान की जाएगी।
- (ix) तार्किक स्तर से अधिक ऐसे विलंबों के लिये, जिनके लिये टर्मिनल प्रचालक को जिम्मेदार ठहराया जा सके, उपयोगकर्ता से प्रभारों का भुगतान अपेक्षित नहीं होगा।

2. कार्गो प्रहस्तन प्रभार:-

2.1 लंगरगाह में फ्लोटिंग क्रेन का उपयोग करते हुए कार्गो प्रहस्तन प्रभार

क्र.सं.	वस्तु	दर रु. प्रतिटन में	
		विदेशी	तटीय
1.	शुष्क बल्क कार्गो (तापीय कोयले से इतर)	125.96	75.57
2.	अन्य कार्गो—इमारती लकड़ी और विस्फोटक	231.48	138.89

नोट:-

- (i) ऊपर प्रदत्त कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में, बाहरी लंगरगाह पर फ्लोटिंग क्रेन का उपयोग करते हुए पोतों से बार्जों तक कार्गो का उतारा जाना और उसी कार्गो को बार्जों के जरिये तट तक पहुंचाना शामिल हूँ।
- (ii) स्टीवेयरिंग प्रभार उपयोगकर्ता/पोत मालिक द्वारा अलग से वहन किए जाएंगे और स्टीवेयरिंग प्रभारों की राशि का भुगतान लाइसेंस धारी स्टीवेयरों को किया जाएगा।
- (iii) यदि कोई सक्षम-गीयर्ड पोत लंगरगाह में कार्गो उतारने के लिये फ्लोटिंग क्रेन का उपयोग करता हूँ तो उसे फ्लोटिंग क्रेन के जरिये प्रहस्तित कार्गो के लिये फ्लोटिंग क्रेन प्रभारों का भुगतान करना होगा। इसको और अधिक स्पष्ट करने के लिये एक मास्टर सर्टिफिकेट होना चाहिये जो साफ-साफ अधिसूचित करे कि केवल लंगरगाह पर फ्लोटिंग क्रेन के जरिये कार्गो की इतनी मात्रा प्रहस्तित की जाएगी।

2.2 तट पर एक्सकेवेटरों का उपयोग करते हुए कार्गो प्रहस्तन प्रभार

क्र.सं.	वस्तु	दर रु. प्रतिटन में	
		विदेशी	तटीय
1.	शुष्क बल्क कार्गो (तापीय कोयले से इतर)	25.01	15.01
2.	अन्य कार्गो—इमारती लकड़ी और विस्फोटक	45.97	27.58

नोट:-

उपरोक्त अनुसूची में प्रदत्त कार्गो प्रहस्तन (प्रभारों) में बर्थों में बार्ज से तट पर कार्गो को उतारे जाने के प्रभार भी शामिल हैं।

3. खण्ड 2 का सामान्य नोट:-

प्रशुल्क की ऊपरी सीमाओं को मुद्रास्फीति के अनुसार जनवरी 2013 और प्रासंगिक वर्ष की एक जनवरी के बीच थोक मूल्य सूचकांक (ब्ल्यूपीआई) में होने वाले उतार-चढ़ाव के 60% तक इंडेक्स/समायोजित किया जाएगा। प्रशुल्क की ऊपरी सीमाओं का ऐसा स्वचलित समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क की उच्चतम सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से लागू/प्रभावी रहकर अगले वर्ष की 31 मार्च तक प्रभावी रहेंगी।

संलग्नक - III

निष्पादनता मानक

- I. लाईसन्स, 35 टन फ्लोटिंग क्रेन और तीन सक्फ प्रोपेल बाजों को लगाकर, निम्नानुसार शुष्क बल्क कार्गो और अन्य कार्गो का प्रतिदिन प्रहस्तन करने का प्रयास करेगा:-
 - (क) शुष्क बल्क कार्गो (तापीय कोयले से इतर)
9800 टन प्रतिदिन
 - (ख) अन्य कार्गो----(इमारती लकड़ी और विस्फोटक)
5226 टन प्रतिदिन
- II. लाईसन्स, 4.5 घनमीटर बॉकेट क्षमता के दो एक्सकेवेटर लगाकर, निम्नानुसार शुष्क बल्क कार्गो और अन्य कार्गो के प्रहस्तन का प्रयास करेगा:-
 - (क) शुष्क बल्क कार्गो (तापीय कोयले से इतर)
315 टन प्रतिघंटा प्रति एक्सकेवेटर
 - (ख) अन्य कार्गो ३ इमारती लकड़ी और विस्फोटक
168 टन प्रतिघंटा प्रति एक्सकेवेटर

नोट:- फ्लोटिंग क्रेन के जरिये कार्गो प्रहस्तन के लिये निष्पादनता प्राप्ति पोत/फ्लोटिंग क्रेन में उपलब्ध लोड मीटरों से आंकी जाएगी।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 10th February, 2014

No. TAMP/53/2013-VOCPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the V.O. Chidambaranar Port Trust for notification of Reference tariff for deployment of floating crane for anchorage handling of vessels having draft more than 12.8 mtr. in V.O. Chidambaranar Port under Revised Guidelines for Determination of Tariff for Port Projects at Major Ports, 2013, which were notified vide Notification No.TAMP/18/2013-Misc. dated 30th September, 2013 vide Gazette No. 254 as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports
Case No. TAMP/53/2013-VOCPT

V.O. Chidambaranar Port Trust

-----Applicant

QUORUM :

- (i). Shri T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri C.B. Singh, Member (Economic)

O R D E R

(Passed on this 23rd day of December, 2013)

The Ministry of Shipping (MOS) has issued Revised Guidelines for Determination of Tariff for Port Projects at Major Ports, 2013 under Section 111 of the Major Port Trusts Act and made effective from 9 September 2013. The said revised guidelines were notified in the Gazette of India on 30 September 2013 vide Gazette No.254.

2.1. The V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) under cover of its letter dated 22 October 2013 submitted a proposal for notification of Reference tariff for deployment of floating crane for handling of vessels at anchorage having draft more than 12.8 mtr. in V.O. Chidambaranar Port, under the Revised Guidelines.

2.2. The main points made by the VOCPT in its proposal are summarized below:

- (i). The port is having a draught of 12.80 mtr. at Approach Channel, harbour basin and in respect of Berths No.VIII & IX, Coal Jetty I & II, Oil Jetty and NCB-I. The Berth No. VIII which has so far been used as multipurpose berth has been given on PPP mode to M/s.Dhakshin Bharath Gateway Terminal Ltd., for operation as Container Terminal. Therefore, the port has only one deep draft berth of 12.8 mtr. (i.e.) berth no. IX and 10.70 mtr. draft at VOC Berth No. III & IV.
- (ii). The current arrival pattern of vessels indicate that the port is required to facilitate discharge of cargo at anchorage in respect of vessels with draught beyond 12.8 mtr. prior to handling at berth no. IX (or) VOC Berth No. III & IV and other berths.
- (iii). In order to improve the traffic handled through the port, it is proposed to introduce floating crane operation at anchorage so as to facilitate discharge of cargo of deep draught vessels beyond 12.8 mtr. prior to berthing at other berths. The arrangement is proposed to be made among the existing stevedores/ prospective stevedores who are required to register themselves with the port. The proposal in this regard has been submitted to the Ministry of Shipping for approval.
- (iv). In this connection, as per Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013 notified by the TAMP on 30 September 2013, Reference Tariff is to be fixed for each commodity/ category of commodities and each service/ category of service or combination of service in respect of projects to be awarded by any Major Port Trust or for which RFPs are issued after the date of issue of these guidelines as per para 2.2 read with para 1.4 of the guidelines.
- (v). As per para 2.2 of the guidelines, in case no tariff has been fixed for a particular commodity in a particular Major Port Trust under the 2008 Guidelines, then the concerned port can propose to TAMP any other tariff fixed under the 2008 guidelines in any other Major Port Trust which is representative enough for that commodity giving detailed and sufficient justification.
- (vi). With reference to its subject project, the VOCPT has proposed rate for the deployment of floating crane notified in Kandla Port Trust vide Gazette No.173 dated 16 August 2012 and sought sanction of the same as Reference Tariff for prescribing the rate for floating crane for anchorage handling at VOCPT.

3.1. On scrutiny of the proposal filed by the VOCPT, it was observed that the proposal of the port had significant deficiencies, as brought out in the succeeding paragraph. Therefore, the VOCPT proposal dated 22 October 2013 was returned to the port vide our letter dated 31 October 2013 pointing out the deficiencies and the port was requested to file a revised proposal complete in all respects following the provisions of Reference Tariff guidelines of 2013. The deficiencies pointed out by us and the response of the port vide its letter dated 6 November 2013 are tabulated below :

Sr. No.	Deficiencies pointed out by us	Reply furnished by VOCPT
(i)	<p>The VOCPT has proposed to adopt upfront tariff rates notified for Kandla Port Trust (KPT) vide Order No.TAMP/45/2011-KPT dated 7 August 2012 stating that no upfront tariff rates are available for the proposed project in its own port. The said upfront tariff Order of KPT is for upgradation of Barge handling facilities at Bunder Basin. The KPT upfront tariff Order prescribes the tariff for floating crane at Outer Tuna Buoy as well as cargo handling charge, storage charge, miscellaneous charge and berth hire at Bunder Basin Barge Jetty.</p> <p>(a). It is understood that VOCPT proposes to adopt the upfront tariff rate relating to the floating crane only.</p> <p>(b). The proposal of VOCPT does not mention that the upfront tariff for floating crane approved for the KPT vide Order dated 7 August 2012 is representative enough for the commodity proposed to be handled at its port giving detailed and sufficient justification.</p> <p>(c). Further, the VOCPT has not furnished the project details and confirmation that the commodity envisaged to be handled at its port using floating crane is representative enough of the commodity proposed to be handled at the KPT whose upfront tariff the port proposes to adopt giving detailed and sufficient justification in terms of project cost, handling capacity, type of commodity, capital cost etc. as per Clause 2.2. of the Revised tariff guidelines of 2013.</p>	<p>(a). Yes. The proposal of the Port is to adopt the upfront tariff rate relating to floating crane only.</p> <p>(b). VOCPT proposes to handle cargoes like Coal and other bulk cargoes. The ratio of dry bulk and breakbulk (Steel & Timber) shall be similar to the model adopted at Kandla Port.</p> <p>(c). Project details as per Section IV of Tender document is furnished. It is confirmed that the commodity envisaged to be handled at anchorage are Coal and other bulk and break bulk cargoes. The project cost of ₹43.93 crores is as per Budgetary offer for floating crane and barge adopting the current exchange rate for Euro at ₹84.85 as compared to ₹69.31 adopted by KPT. The handling capacity of the crane as per recommendations of the OEM is 12,000-14,000 tonnes per day for unloading from mother vessel to barge.</p>
(ii).	<p>The proposal of VOCPT brings out the upfront tariff for floating crane notified in the KPT Order dated 7 August 2012. The VOCPT has not proposed Reference Tariff for the proposed project indexing the adopted upfront tariff approved in KPT Order dated 7 August 2012 to the 60% of the WPI as prescribed in Clause 2.2. of Revised tariff guidelines of 2013.</p>	<p>As the Port proposes to adopt the upfront tariff applicable for anchorage handling at Kandla Port Trust, the attached conditionalities including the indexation of the 2013 tariff also to be adopted. The rates adopting the increase of 4.53% as per TAMP Order No.TAMP/12/2009-Misc dated 2.4.2013 are furnished.</p>
(iii).	<p>Moreover, the proposal of VOCPT is not accompanied with the proposed Reference Tariff Schedule alongwith conditionalities governing the rates (to be) proposed. It may be noted that this Authority is mandated to fix not only tariff but also conditionalities governing the application of tariff.</p>	<p>The proposed tariff and the attached conditionalities are furnished.</p>
(iv).	<p>The port has also not proposed Performance Standards Schedule for the subject project to be notified by TAMP alongwith the Reference Tariff Schedule.</p>	<p>Minimum Performance Standards incorporated in the tender schedule is furnished.</p>

3.2. The main information / clarification arising out of port's letter dated 6 November 2013 was sought from the port, as detailed below, vide our letter dated 14 November 2013 requesting the port to file a revised proposal complete in all respects:

- (i) The reply of the VOCPT did not confirm that the commodities envisaged to be handled at its port using floating crane is identical to the commodity proposed to be handled at the KPT. The port had in a general way stated that the ratio of dry bulk and break bulk proposed to be handled under the subject proposal is similar to the model adopted at Kandla Port. The VOCPT to confirm whether the upfront tariff for floating crane adopted from the upfront tariff Order for upgradation of barge handling facility for KPT is representative enough with reference to its project giving detailed and

sufficient justification in terms of project cost, handling capacity, type of commodity, capital cost etc. as per Clause 2.2. of the Revised tariff guidelines of 2013.

- (ii) The port to take into account the mismatch in the overall capital cost estimation for floating crane services and the variation in number of barges in the project envisaged by VOCPT vis-à-vis the project for upfront tariff for floating crane services at KPT adopted by VOCPT.
- (iii) With regard to the scope of work, the VOCPT was requested to examine and explain the following:
 - (a) The scope of work furnished by the port includes handling of cargo at shore (movement from barge to shore). However, the port had not proposed Reference Tariff for shore handling services envisaged to be offered by the Licensee. Hence, the Reference Tariff proposed by the port did not cover fully the scope of work envisaged by the port for the proposed project.
 - (b). Clause 1.2. of scope of work gave following options to the Licensee to provide shore handling facility for transfer of cargo from barges to shore:
 - (i) Licensee can bring his own crane for which the Licensee can collect charges as per upfront tariff approved by the Authority for VOCPT vide Order No.TAMP/16/2010-TPT date 23 July 2010 and pay revenue share @ 26.55% to the port.
 - (ii) Licensee can use port's wharf crane, if available, at the rates prescribed for wharf crane in the Scale of Rates of VOCPT.
 - (iii) Licensee may hire HMC operated by HMC operator in the port and pay charges at the rate approved by TAMP for HMC operator.

In this connection, it was observed that the entire arrangement envisaged in the scope of work for shore handling by the Licensee was found to be not in line with revised tariff guidelines of 2013. The scope of work envisaged by VOCPT gave Licensee various options, as listed above, for handling cargo from barge to shore and allowed Licensee to apply rates approved by the Authority for VOCPT under 2005 guidelines or 2008 guidelines which was not found to be in line with the approach to be adopted by a Port Trust for formulation of Reference Tariff proposal under 2013 guidelines. Moreover, the scope of work pre-determines the revenue share receivable by the port from the Licensee at 26.55% for shore handling by Licensee using his own crane which is also not found to be in line with the provisions of 2013.

- (c). The reasons for giving multiple options to the Licensee for handling cargo at shore remained unexplained. Also, the entity who is finally responsible for handling cargo at shore from barges was not indicated.
- (d) As per clause 1.4 read with clause 2.3 of the revised guidelines of 2013, the concerned Major Port Trust has to submit proposal to TAMP for fixation of Reference Tariff for the projects for which RFPs are issued after the date of these guidelines. Clause 2.5. of the revised guidelines of 2013 requires the concerned Major Port Trust to include the Reference tariff along with Performance Standards notified by the Authority in the bid document based on which ports will invite bids for the project. In this context, the port was requested to note that as per the revised 2013 guidelines, the Reference tariff once approved by the Authority under 2013 guidelines will continue to apply for the entire project period except for annual indexation in the Reference Tariff at 60% of WPI as per clause 2.9. of the 2013 guidelines.

In case the Performance standards notified by the Authority based on the proposal to be filed by the VOCPT is achieved, then the operator would have the flexibility to seek tariff hike upto 15% subject to conditions stipulated in Section II (B)—Performance Linked Tariff for PPP operators in the tariff guidelines of 2013. This means, if no Reference Tariff is approved upfront before the bidding process is initiated by the port, as per 2013 guidelines, (in this case, reference tariff for shore handling operations) the successful operator would not have any recourse available to levy tariff for shore handling during the entire project period, if any

services are offered by the operator for which Reference Tariff is not proposed by VOCPT and not approved upfront before the bidding process is initiated by the port.

- (iv) With regard to the proposed tariff schedule, the VOCPT was informed that the proposed tariff schedule attached with its letter dated 6 November 2013 did not contain definitions of some of the common terms as well as general conditions prescribed in the upfront tariff Order of KPT adopted by the VOCPT. The VOCPT was to give reasons, if any, of the definitions, general conditions prescribed in the adopted upfront tariff Order of KPT are not proposed to be included in its proposed Reference Tariff Schedule.
- (v) With regard to furnishing of Performance Standard, the port stated that the Minimum Performance Standards incorporated in the tender schedule is attached with its letter. On perusal of the said attachment it was seen that it related to Minimum Guaranteed Availability and Minimum Guarantee Efficiency of Floating Cranes and prescribed penalty linked to revenue share for shortfall in the minimum guarantee availability/ efficiency of floating crane.

4.1. In this backdrop, the VOCPT vide its letter dated 26 November 2013 has filed revised proposal for approval of the Reference Tariff for handling cargo by deployment of floating cranes at the V.O. Chidambaranar Port water limits for a period of 10 years at the anchorage on Revenue Share basis.

4.2. On a quick glance of the proposal, it was seen that the proposal of VOCPT was not accompanied with the Performance Standards Schedule despite specific advice rendered in our letter dated 14 November 2013. The port had also not forwarded the list of shortlisted bidders to be consulted on the subject proposal. Since both these documents were necessary to initiate consultation process on the subject proposal, the VOCPT was requested vide our letter dated 29 November 2013 to furnish above mentioned documents along with Feasibility Report for the project.

4.3. In response, the VOCPT vide its letter dated 29 November 2013 has furnished Performance Standards Schedule, list of prospective bidders and users and brief write up of the proposal.

4.4. The main points made by the VOCPT in its revised proposal dated 26 November 2013 and 29 November 2013 are summarized below:

- (i) The proposal is for anchorage operations and consequent shore handling so as to reduce the turnaround time of vessels at the port as per the Government directions.
- (ii) The successful bidder is to be a licensed stevedore of the port. The estimation of traffic and other potential for anchorage handling is not possible considering the need emanating out of port's dredging to 12.8 metres draft in 2011. In view of the above, the Feasibility Report is not prepared.
- (iii) The maximum draft available at Zone 'A' at the port is 12.8m. With this draught, only Handymax vessels with parcel size upto 50,000-T and geared Panamax vessels with load drawing upto 12.8m can come alongside the berth. Ships carrying cargo requiring draught beyond 12.8m are required to be handled at the anchorage to lighten the ships to reach the draught of 12.8m.
- (iv) Considering the economies of scale, there is a demand in the trade for handling panamax and super panamax vessels. Hence, the port has proposed to handle vessels carrying load beyond 12.8 mtrs. and vessels that cannot come to the inner harbour due to beam restriction at the anchorage itself through floating cranes.
- (v) The Ministry of Shipping vide its letter No.PD-25021/14/2013-VOCPT dated 20 November 2013 has conveyed its approval to the VOCPT for licensing two floating cranes for a period of 10 years. The port has, however, proposed to license one floating crane at the anchorage. Another floating crane will be licensed if the capacity of the first floating crane reaches 75% of the capacity estimated. Along with the floating crane, the VOCPT proposes to deploy shore handling facility at the shore through three barges and two excavators.
- (vi) The highlights of the proposal are given below:
 - (a) The dry bulk cargo items namely coal & coke, fertilizer, fertilizer raw material, limestone, gypsum and pulses are proposed to be handled. Further, based on the present cargo pattern, the share of dry bulk cargo is assumed to be 99%. Of the above items of cargoes, the port has assumed 5% will be coastal cargoes.

- (b) The other cargo items namely timber and explosives are proposed to be handled. As per the present cargo pattern the share of other cargo is assumed to be 1%. The port has assumed that the other cargo will be foreign.

- (c) The Optimal Capacity calculation of equipments is as follows:

(i). Floating Crane:

The port proposes tariff for unloading operations at the anchorage from ship to barges by use of one floating crane. The manufacturer has recommended cargo handling operation of 12000 tonnes to 14000 tonnes per day. Accordingly, the port has considered handling rate per hour of the dry bulk cargo at 583 tonnes taking into account maximum handling capacity of 14,000 tonnes per day. The handling rate for other cargo is adopted as 53.33% as done in the case of Kandla Port Trust (KPT).

Under “dry bulk cargo” category only coal is proposed to be handled and under “other cargo” category the steel and bagged cargo will be handled. The detailed working for calculating the optimal capacity of floating crane is as below:

[Later on, the VOCPT while responding to the queries raised by us has, *inter alia*, conveyed vide its letter dated 11 December 2013 that Timber Logs and explosives are “other cargo”]

Sl. No.	Particulars	Estimates furnished by VOCPT
	Optimal capacity of the Floating crane	
(i)	Max. per hour volume (tonnes/hr) [14000/24*]	583.33
(ii)	Operating Load Factor (70%)	0.7
(iii)	Dry Bulk (tonnes/ hour)	408.33
(iv)	Other cargo (tonnes/ hour) (53.33%)	217.76
(v)	Operating hours in a day	24 hrs
(vi)	Cargo ratio	
	(a) Dry bulk	99%
	(b) Other cargoes	1%
(vii)	Cargo handling rates per day (tonnes/ days)	
	(a) Dry Bulk (408.33T/Hr*24 hrs)	9800
	(b) Break Bulk (217.76T/Hr*24 hrs)	5226
(viii)	Optimal capacity of the Floating crane [365*0.7* {(9800*99%)+(5226.24*1%)}] (in tonnes)	2492194
(ix)	Optimal capacity of the Floating crane (in Million Tonnes Per Annum)	2.49

(ii). Excavator:

The port has proposed to deploy two excavators for handling operations at the shore. The total handling rate of two excavators is considered at 630 Tones per hour for dry bulk cargo (315 tonnes per day per excavator) in line with the handling rate considered in the Kandla Port Trust of the same capacity excavator at 945 Tonne/hour for 3 excavators. The working of the optimal capacity of the excavators furnished by VOCPT is as given below:

Sl. No.	Particulars	Estimates furnished by VOCPT
	Optimal capacity of the Shore handling	
(i).	Number of excavators (4.5 cum bucket capacity)	2
(ii).	Move per hour excavator	100
(iii).	Operating Load Factor (cargo lifted in a single move as percentage of maximum possible) [70%]	0.7
(iv).	Dry Bulk cargo handled in one hour by two excavators (tonnes/hour) (4.5 cum*1Ton/cum)*0.7*(100 tonnes/hour)*2	630
(v).	Operating hours per barge	3.17
(vi).	Total Hours for two excavators (2*365*24)	17,520

Sl. No.	Particulars	Estimates furnished by VOCPT
(vii).	Handling hours for two excavators	3,956
(viii).	Idle hours of excavators	13,564
(ix).	Cargo handling ratio	
	(a). Dry Bulk	99.00%
	(b). Others	1.00%
(x).	Optimal capacity of the Shore handling	2,492,194
(xi).	Optimal capacity of the Shore handling (in Million Tonnes Per Annum)	2.49

(Note: From the above working furnished by VOCPT it is not clear as to how capacity of 2 excavators comes to 2.49 MTPA.)

(vii) **Capital Cost:**

- (a) As the scope of the PPP project is limited to unloading of cargo in to barges at the anchorage and later unloading at the shore no capacity assessment of the yard is made. Similarly, no civil cost is considered in the project.
- (b) The total capital cost estimated for 1 number of floating crane of 35T capacity, 3 number of 2200 DWT capacity, barges and two excavators is explained below:
 - (i) **Floating Crane - (35 Tonne Capacity)**
₹2345.94 lakhs is considered as capital cost for Floating Crane, after adopting Euro exchange rate of ₹84.85 as on 18th September 2013 based on the Budgetary offer received from Liebherr Ltd. The detailed estimate of the Floating crane is furnished.
 - (ii) **Self-Propelled Barges - (3 Nos. 2200 DWT Capacity)**
₹2042.88 lakhs (₹680.96 lakhs per Barge) is considered as Capital cost for three barges based on the Budgetary offer received from M/s. Dempo Shipbuilding and Engineering Pvt. Ltd., Goa. The detailed estimate of the barge is furnished.
 - (iii) **Excavator - (2 Nos. of 4.5 cum bucket capacity)**
As the 4.5 cum bucket capacity excavator similar to Kandla Port proposal is taken, the same Capital cost of ₹6.07 crores per excavator is considered. Hence for 2 nos. of excavator the capital cost comes to ₹12.14 crores.
 - (iv) The port has also estimated miscellaneous cost @ 5% on each equipment cost as per the norms in the 2008 tariff guidelines.
 - (v) To summarise, the total capital cost estimated by VOCPT is tabulated below :

Sl. No.	Equipment detail	Amount (₹ in lakhs)
(i)	35T Floating Crane (1 no.) and 3 Barges	4393.00
(ii)	Miscellaneous cost @ 5% of (i)	219.65
(iii)	Capital cost of floating crane and barge	4612.65
(iv)	Excavators (2 nos.) (proportionally for two excavators based on the cost taken in the KPT proposal - ₹1,821.64 per 3 barges	1214.43
(v)	Miscellaneous cost @ 5% of (iv).	60.72
(vi)	Capital cost of excavators	1275.15
(vii)	Total capital cost (iii + vi)	5887.80

(viii). **Operating Cost :**

- (a) **Fuel Cost for Floating Crane :**

Fuel consumption of 96 liter per hour for 6156 working hours and 12 liters per hour for 2604 idle hours is considered. The unit rate of fuel at ₹67.75 per liter is considered and is supported with wholesale purchase rate of port.

(b). Fuel Cost for Barges:

Fuel consumption of 100 liters per hour for 1869 operational hours is considered for estimation of fuel cost. Fuel cost for idle hours is taken for 5081 hours and considered at 1/8 of it.

(c). Fuel cost for Excavator :

The quantum of fuel consumption for excavator is considered at 32 ltrs per hr. similar to Kandla Port Trust proposal. The total fuel consumption is considered for the annual actual working hours of 3956 hrs (24,92,194 tons capacity/ 630 tons/hrs).

(d). The remaining parameters namely, R&M cost, insurance, depreciation & other expenses are considered as prescribed in the TAMP 2008 Guidelines. The depreciation on equipment is considered at 10.34% per annum as per the Companies Act, 1956.

(e). The Operating cost estimated for floating crane with barges and excavators is tabulated below :

(i) Floating crane and Barges :

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Amount
(i)	Fuel Cost	
(a).	Floating crane (for Working Hours = 96 ltrs/ hr* ₹67.75*6156 hrs) + (for Idle Hours=12 ltrs/hr* ₹67.75*2604 hrs)	421.56
(b).	Barges [100 ltrs /hrs* ₹67.75*1869 Plus (100 ltrs*5681hrs*67.75/8)]	169.65
(ii)	Repair & Maintenance on Mechanical Assets (5% on equipment cost)	230.63
(iii)	Insurance (1% on equipment cost)	46.13
(iv)	Depreciation (10.34% on equipment cost)	476.95
(v)	Rent (license fee)	0
(vi)	Other expenses (5% on equipment cost)	230.63
	Total operating cost for Floating crane & barges	1575.55

(ii) Excavator :

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Amount
(i)	Fuel Cost (32ltrs/hr* ₹67.75*3956 hours)	85.76
(ii)	Repair & Maintenance on Mechanical Assets (5% on equipment cost)	63.76
(iii)	Insurance (1% on equipment cost)	12.75
(iv)	Depreciation (10.34% on equipment cost)	131.85
(v)	Rent (license fee)	0
(vi)	Other expenses (5% on equipment cost)	63.76
	Total operating cost for Excavators	357.88

(ix) The return on capital employed is estimated at 16% on the gross block of assets.

(x) Accordingly, the revenue requirement is estimated as follows :

Sl. No.	Particulars	For Floating Crane	For Excavators
(i).	Capital cost	4612.65	1275.15
(ii).	ROCE @ 16%	738.02	204.02
(iii).	Operating cost	1575.55	357.88
(iv).	Total Revenue Requirement	2313.57	561.90

(xi). **Apportionment of Annual Revenue Requirement :**

The relevant total Revenue Requirement of handling activity is apportioned to the Bulk cargoes and other cargoes based on the respective cargo share of bulk cargoes at 99% and 1% for other cargoes. The apportionment of revenue requirements for the remaining activities of Storage and Miscellaneous items does not arise.

Sl. No.	Particulars	% share for each type of cargo based on cargo working days	Apportioned estimated revenue requirement	
			For Floating Crane	For Excavators
(i).	Bulk Cargo	99%	2290.43	556.28
(ii).	Other Cargo	1%	23.14	5.62
	Total Revenue Requirement	100%	2313.57	561.90

(xii). The upfront tariff proposed by the VOCPT to meet the estimated revenue requirement is as follows:

(i). **Cargo handling charges :**

(a). At Anchorage :

Sl. No.	Commodity	Rate per in MT (in Indian Rupees)	
		Foreign	Coastal
(i).	Dry Bulk Cargo	92.83	55.70
(ii).	Other Cargo	174.11	104.47

(b). At Shore :

Sl. No.	Commodity	Rate per in MT (in Indian Rupees)	
		Foreign	Coastal
(i).	Dry Bulk Cargo	22.55	13.53
(ii).	Other Cargo	22.55	13.53

(ii). The VOCPT has proposed the following Terms and Conditions :

1. Tariff for cargo handling by floating crane includes unloading of the cargo from the mother vessel to barge at anchorage. Stevedoring charges shall be separately borne by the user/vessel owner and the amount of stevedoring charges shall be paid to the licensed stevedores.
2. If a self-geared vessel uses the floating crane at anchorage for unloading of cargo, then it has to pay the charges of floating crane for the cargo handled through floating crane. There should be a master certificate which clearly notifies the amount of cargo handled through floating crane only at anchorage.

(xiii). The Performance Standards proposed by the port for the cargo categories are as follows :

Cargo category	Cargo handled	
	Floating Crane	Excavator
Dry Bulk Cargo	9800 Tons per day	7560 Tons per day
Other cargo	5226 Tons per day	4032 Tons per day

4.5. The VOCPT has submitted the proposed Scale of Rates (SOR) along with its proposal.

5. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy each of the proposal of VOCPT dated 26th November 2013 and subsequent VOCPT letter dated 29th November, 2013 was forwarded to the concerned users / user organisations and prospective bidders/ users (as forwarded by VOCPT) seeking their comments by 8th December, 2013. The users were informed that no further extension of time will be granted to respond and if no comments are received from them, it will be presumed that they have no comments to offer. The comments received from the users / user organisations and prospective bidders/ users were forwarded to the VOCPT as feedback information. The VOCPT

vide its letter dated 13th December, 2013 has responded to the comments of users / user organisations and prospective bidders/ users.

6. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the VOCPT was requested *vide* our letter dated 6 December, 2013 to furnish additional information/ clarifications on various points. The VOCPT *vide* its letter dated 11 December, 2013 has responded to our queries. A summary of the queries raised by us and the response of VOCPT thereon are tabulated here below :

Sl. No.	Queries raised by us	Reply received from VOCPT
(1)	General:	
(i)	As per clause 2.2 of revised tariff guidelines of 2013, the Major Port Trust while filing the proposal for fixation of Reference Tariff can adopt the highest upfront tariff determined in their own port for a particular commodity/ cargo representing the project envisaged. If not, they can adopt the highest upfront tariff fixed in any other Major Port Trusts which is representative enough for the commodity/ cargo envisaged to be handled. If both these options are not feasible, clause 2.4. of the revised guidelines of 2013 allows Major Port Trusts to file a proposal for fixation of Reference Tariff under 2008 guidelines. The VOCPT is requested to explain whether the two options available under clause 2.2 of the revised tariff guidelines has been examined before filing the proposal under the 2008 guidelines.	<p>The cargo handling by using Floating Crane at outer Anchorage has not been envisaged in this Port (VOCPT) till date and hence no reference tariff is available for adoption in this Port.</p> <p>The scope of work envisaged in the Project is not representative enough for considering the reference tariff of other Major Port also. Hence the current proposal is submitted.</p>
(ii)	Please clarify the tariff arrangement relating to vessel related / cargo related charges leviable on mother vessels at the anchorage and the transloading operation thereat. Also, clarify the tariff arrangement envisaged relating to the vessel related operations on the barges handled at port's berth. The VOCPT may examine whether any provisions in this regard need to be explicitly prescribed in the Reference Tariff Schedule of the BOT operator to avoid any ambiguity.	No levy for anchorage operation. Shore labour charges if any, as per Port's SOR as applicable from time to time to be payable on the tonnage handled from the barge at on-shore. The licensee has required to pay all marine related charges.
(2).	Optimal capacity with reference to the floating crane:	
(i).	The port has considered the handling rate of floating crane at 9800 tonnes/ day for dry bulk cargo and 5226 tonnes/ day for other cargo in the calculation of optimum capacity of floating crane. In this regard, the following points may be clarified:	
	(a). In the upfront tariff Order No.TAMP/45/2011-KPT dated 18th June, 2012 relating to proposal of KPT for upgradation of barge jetty, the handling rate of floating crane was considered at 21840 tonnes/ day for dry bulk cargo and 11640 tonnes/ day for break bulk and 7272 tonnes/ day for timber logs. The proposed handling rate at KPT is seen to be for both loading and unloading operations at anchorage as proposed by the KPT. As against that, the handling rate of floating crane considered by VOCPT at 9800 tonnes/ day for dry bulk and 5226 tonnes/ day for other cargo is found to be significantly lower than the handling rate considered at KPT. The VOCPT is requested to justify the proposed (significantly) lower handling rate for similar operations envisaged by the KPT for cargo loading/unloading operations at anchorage using floating crane.	<p>The proposal is for unloading of cargo at Anchorage. As per the manufacturer's recommendation (page no. 20 of TAMP application) the handling rate of 14000 tons per day for unloading of cargo from ships to barges is considered. By adopting 70% utilization as per 2008 Guidelines, the cargo handling rate of floating crane is considered as 9800 Tonnes per day. For other cargo including break bulk cargo by adopting handling rate of 53.33% of dry bulk cargo as per the ratio adopted in the Kandla Port Trust Tariff notification, the handling rate of other cargo is calculated as 5226 Tonnes/day (9800 tonnes/day X 53.33%).</p> <p>After adopting the 70% load factor as per 2008 Guidelines, the handling rate for dry bulk cargo is arrived as 9800 tonnes per day.</p>
	(b). The handling rate of floating crane indicated by the Manufacturers Liebherr in the e-mail dated 5th November, 2013 forwarded by VOCPT is 12000 to	

	14000 tonnes/ day for unloading operation. That being so, justify the reasons for downscaling the handling rate to 9800 tonnes/ day for dry bulk cargo in the proposal filed by VOCPT.	
	(c). It is seen from Annex-III appended to the proposal dated 26th November, 2013 that different cargo items are presently handled at anchorage of the VOCPT. Please indicate the average handling rate (unloading rate) achieved by the floating crane presently operated at VOCPT for each of the last three years 2010-11 to 2012-13 for the cargo category envisaged to be handled under this PPP project.	There is no anchorage operation in this Port using Floating cranes as of now. Hence Answer is nil.
	(d). The brief write up attached as Annex-II to the proposal lists out the cargo covered under dry bulk cargo and other cargo. The proposed Reference Tariff Schedule and the proposed Performance Standard may also be modified to indicate the cargo items covered under 'dry bulk cargo' and 'others cargo'.	The following may be incorporated as NOTE in Reference Tariff schedule & Performance standards:— <u>Dry Bulk Cargo :-</u> i. Coal & Coke ii. Fertilizer iii. Fertilizer Raw Material iv. Limestone v. Gypsum and vi. Pulses.
	(e). From Annex – II of the proposal (i.e. brief write up), it is seen that the "other cargo" will consist of timber logs and explosives. In the KPT upfront tariff Order of June 2012, the handling rate for timber logs is considered at 33.33% of the handling rate of dry bulk cargo. Whereas, the VOCPT has considered the handling rate of 'other cargo' covering timber and explosive at 53.33% of the handling rate of dry bulk cargo. The port may confirm and explain how the said percentage applied for 'steel and bagged cargo' at 53.33% of the handling rate for dry bulk cargo in KPT is relevant for 'other cargo' covering timber and explosive proposed by VOCPT. The VOCPT may review and, if necessary, suitably revise the handling rate of 'other cargo' based on the actual handling rate achieved for these cargo items or based on technical specification of the floating crane.	<u>Other cargo</u> i. Timber Logs ii. Explosives The timber logs are considered as break bulk cargo like steel & bagged cargo. Therefore 53.33% is adopted considering the combined handling of Timber logs and explosives constituted 1% of total traffic handled. Hence may please be admitted.
	(f). Dry bulk cargo is stated to cover coal and coke amongst various other cargo items listed by the VOCPT. If coal is expected to cover thermal coal also, then a separate rate may be proposed as thermal coal is not entitled for coastal concession as per coastal concession policy issued by the MOS. The cargo share, optimal capacity, unit rate and the Performance Standards for thermal coal may have to be computed and shown separately.	The share of bulk cargo in the total traffic proposed at anchorage is 95% of this 5% only is coastal cargo which does not include thermal cargo. Hence the parameters adopted may please be admitted.
(ii).	The basis of assuming share of dry bulk cargo at 99% and other cargo at 1% to be explained.	Based on the cargo handling data of the Port.
(iii).	In the light of the above observation, the VOCPT may consider to improve the handling rate of floating crane and rework the optimal capacity calculation of floating crane.	The handling rate of floating crane is considered as per the manufacturer's recommendation for unloading operation and after adopting 70% load factor as per 2008 Guidelines.
(iv).	There seems to be typographical error in the handling rate indicated in particulars column at Sl. No.10 and 11 in the upfront tariff calculation of floating crane which may please be corrected.	Will be corrected.
(3).	<u>Optimal Capacity (excavators):</u>	
(i).	The port has considered handling rate of 2 excavators at 630 tonnes/ hour for dry bulk cargo. It has not considered the handling rate of other cargo separately in the optimal capacity calculation of excavator. Please examine and make necessary correction in the optimal capacity of excavators.	The factor of 53.33% is since adopted for break bulk & others w.r.t productivity of bulk cargoes. Hence for others productivity adopted in the revised calculation meet the requirement.

(ii).	Explain the basis of adopting the productivity of one excavator at 100 moves per hour. Justify the productivity parameter with reference to similar equipment deployed at VOCPT or any other Major Port Trusts of India or technical analysis based on manufacturers' specifications.	The 100 moves per hour for 4.5 CUM excavator has been adopted based on the Kandla Port Tariff fixation. As of now the Port has no excavators for operation.																											
(iii).	Furnish the actual performance of excavator, if any, deployed by the VOCPT or any other port for carrying out similar operations.	VOCPT has not deployed any excavator so far.																											
(iv).	It is seen that for arriving at the total hours for two excavator at 17,520 (i.e. 2 excavators $\times 365 \times 24$ hours) at Sl. No.6, the port has not considered the factor of 70% utilization norm prescribed in the 2008 guidelines. This may be corrected accordingly.	As adopted by Authority in the Kandla Port Tariff order No.TAMP/45/2011-KPT dated 18.6.2012. Since, the 70% allowance is given while deriving productivity of 630T, further allowance for 70% in hours of operation does not arise.																											
(v).	The relevance of considering operating hours at 3.17 per barge in the serial number 5, in computing the optimal capacity of excavators, is not clear and hence may be explained.	The operating hours of excavator for unloading the cargo from barge is = Capacity of the barge /Total cargo handled by two excavators per hour = 2000/630.																											
(vi).	The VOCPT has shown optimal capacity of 2 excavators at 2.49 Million Tonnes in Sl. No.11. However, it is not shown how the optimal capacity of 2 excavators is arrived at 2.49 Million Tonne Per Annum (MTPA) and the 2.49 MTPA is not supported with detailed calculation. Please furnish the detailed calculation for arriving at the optimal capacity of the two excavators.	The cargoes handled by Floating crane only are available for handling by two excavators in the shore. Hence the optimal capacity of Floating crane is taken for Excavators also.																											
(vii).	The basis of arriving at handling hours of 2 excavators at 3956 at Sr.No.7 may be explained. As stated in query at 3(i) above, the handling rate for 'other cargo' which is likely to be different from dry bulk cargo is not captured while arriving at handling hours 3954 for two excavators. The VOCPT may examine this point and make necessary modifications.	<p>The working sheet for number of hours of operation for two Excavators is furnished.</p> <p>The working furnished is tabulated below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>B</th><th>Excavators</th><th></th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td><td>No. of tonnes per cycle</td><td>4.50</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>No. of cycles per hour</td><td>100</td></tr> <tr> <td>3.</td><td>Multiplier to be adopted as per TAMP guidelines on 2008</td><td>70%</td></tr> <tr> <td>4.</td><td>No. of excavators</td><td>2</td></tr> <tr> <td>5.</td><td>Tonnage handled by 2 excavators per hour (B1*B2*B3*B4)</td><td>630</td></tr> <tr> <td>6.</td><td>Hours required for unloading at shore per barge (C1/B5)</td><td>3.17</td></tr> <tr> <td>7.</td><td>Total tonnage to be handled per annum</td><td>2,492,194</td></tr> <tr> <td>8.</td><td>No. of hours of operation for two excavators (B7/B5)</td><td>3,956</td></tr> </tbody> </table>	B	Excavators		1.	No. of tonnes per cycle	4.50	2.	No. of cycles per hour	100	3.	Multiplier to be adopted as per TAMP guidelines on 2008	70%	4.	No. of excavators	2	5.	Tonnage handled by 2 excavators per hour (B1*B2*B3*B4)	630	6.	Hours required for unloading at shore per barge (C1/B5)	3.17	7.	Total tonnage to be handled per annum	2,492,194	8.	No. of hours of operation for two excavators (B7/B5)	3,956
B	Excavators																												
1.	No. of tonnes per cycle	4.50																											
2.	No. of cycles per hour	100																											
3.	Multiplier to be adopted as per TAMP guidelines on 2008	70%																											
4.	No. of excavators	2																											
5.	Tonnage handled by 2 excavators per hour (B1*B2*B3*B4)	630																											
6.	Hours required for unloading at shore per barge (C1/B5)	3.17																											
7.	Total tonnage to be handled per annum	2,492,194																											
8.	No. of hours of operation for two excavators (B7/B5)	3,956																											
(viii).	<p>(a). The proposal of the port shows that two excavators will be idle for 13,564 hours out of 17,520 hours. This means utilization of two excavators is expected to be around 23% whereas 77% time the equipment will remain idle. Justify the proposed investment of ₹12.14 crores proposed for two excavators which finally gets built into the upfront tariff when the VOCPT envisages utilisation of floating crane to be less than 25%. It may be examined whether deployment of two excavators is absolutely essential and justified, if the answer is in affirmative.</p> <p>(b). In view of gross underutilization of these</p>	Considering the discharge rate at anchorage (even though performance standard is 9800 Tonnes per day, actual discharge may be more than that), two excavators at shore is very much required.																											

	equipment, the VOCPT may review and examine whether one excavator will be adequate if the optimal capacity of excavator is tugged by VOCPT at the level of the optimal capacity of the floating crane.																			
	(c). Clarify, whether the port envisages the two excavators to be utilized for handling of any other cargo by the BOT operator to achieve the optimal capacity of excavators. If it is so, then any other cargo may be considered in the calculation of optimum capacity of the proposed facility and tariff therefor may be proposed.																			
	(d). In the light of the above observation, the port may explore various possibility of improving the utilization of the excavators and ensure that mismatch in the optimal capacity of floating crane and the excavators is at minimal level.																			
(ix).	The VOCPT is requested to review the calculation of optimal capacity of excavators in the light of the above observation and furnish detailed working thereof indicating the parameters adopted and also explain the basis thereof. While doing so, as stated earlier, the VOCPT may attempt to reduce the mismatch in the optimal capacity of floating crane and optimal capacity of shore handling facility i.e. excavators to bare minimum.																			
(4).	The port has proposed three barges. In this regard, the following points may be clarified:																			
(i).	In case of KPT upfront tariff Order No.TAMP/45/2011-KPT dated 18 June 2012, operating cost relating to barges is not included in the upfront tariff fixation process. Specific reasons, if any, for proposing to include the costs relating to barges in the Reference Tariff fixation by VOCPT may be explained.	Considering the usage of self propelled Barges for transportation, the operation cost of barge is included.																		
(ii).	Indicate the number of barges expected to be handled at a particular time at port's berth through excavators. Also, clarify the two excavators proposed by the port will handle how many barges at the berth at a given point of time.	One number of barge is expected to be handled at a particular time at Port's berth by one excavator.																		
(iii).	Please clarify whether the Cargo unloading operations for cargo brought by barges at shore is proposed to be carried out at any specified berths. Please indicate the berths where the port envisages the cargo unloading operation from barges at shore through excavators.	At present the barge unloading is carried out at the Eastern arm of south break water. However the Port is planning to provide two barge Jetties.																		
(iv).	Please furnish detailed working in terms of parcel size of barges, number of trips per barge, etc., and furnish working to show that 3 number of barges proposed by VOCPT are adequate to meet the optimal capacity for the proposed facility, with two excavators in place.	<p>The port has furnished the working sheet as below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>C</th><th>Barge operation hours</th><th></th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td><td>Capacity of Barge (Tonnes)</td><td>2,000</td></tr> <tr> <td>2</td><td>To & fro for transfer to shore-Hours</td><td>3.00</td></tr> <tr> <td>3</td><td>Loading time-Bulk=99% on (capacity of barges/output per hour by floating crane) in hours</td><td>4.85</td></tr> <tr> <td>4</td><td>Loading time-Others-1% on (capacity of barges/output per hour by floating crane*(53.33%))</td><td>0.13</td></tr> <tr> <td>5</td><td>Unloading time with respect to excavators (capacity of barges/</td><td>3.17</td></tr> </tbody> </table>	C	Barge operation hours		1	Capacity of Barge (Tonnes)	2,000	2	To & fro for transfer to shore-Hours	3.00	3	Loading time-Bulk=99% on (capacity of barges/output per hour by floating crane) in hours	4.85	4	Loading time-Others-1% on (capacity of barges/output per hour by floating crane*(53.33%))	0.13	5	Unloading time with respect to excavators (capacity of barges/	3.17
C	Barge operation hours																			
1	Capacity of Barge (Tonnes)	2,000																		
2	To & fro for transfer to shore-Hours	3.00																		
3	Loading time-Bulk=99% on (capacity of barges/output per hour by floating crane) in hours	4.85																		
4	Loading time-Others-1% on (capacity of barges/output per hour by floating crane*(53.33%))	0.13																		
5	Unloading time with respect to excavators (capacity of barges/	3.17																		

			tonnage handled by two excavators)	
		6	Total Time (2+3+4+5) in hours	11.15
		7	No. of trips per day (24 hrs./ total time)	2
		8	Total trips for three barges per day (no. of trips * 3 barges)	6
		9	Total Tonnage to be handled per day (capacity of barges*total trips)	12,000
		10	Total hours of operation of three barges (total time*3 barges)	33.46
		11	Total Tonnage to be handled per annum	2,492,194
		12	No. of hours of barge transport (to&fro) for 3 barges (C2*3*C11/C9)	1,869
		13	No. of idle hours (C3+C4+C5)*C11/C9)	5,081
(5).	Capital Cost:			
(i).	The capital cost of two excavators is considered at ₹1214.43 lakhs by proportionately adjusting the capital cost of three excavators considered in the KPT upfront tariff Order of June 2012. Recognising that the capital cost of excavators considered in the KPT upfront tariff Order pertains to the year 2012 which is almost a year old, please confirm whether the capital cost of excavator considered by VOCPT by proportionate adjustment of capital cost of excavators of KPT will represent the prevailing rate.		Revised Budgetary offer is being obtained and calculation will be updated based on that. (The VOCPT vide its letter dated 17 December 2013 has furnished revised quotations.)	
(ii).	The VOCPT has not furnished equipment like forklift trucks, pay loaders, etc., prescribed in the 2008 guidelines for multipurpose cargo terminal. Please confirm no other equipment other than excavators for transfer of cargo from ship to shore is envisaged for the proposed project.		Forklifts, pay loaders, etc., are not envisaged in the scope of work.	
(6).	Operating Cost			
(i).	Fuel cost :			
	(I). Floating Crane:			
	(a). The number of working hours at 70% utilization comes to 6132 hours (365 days * 24 hours * 70%). Hence, the fuel consumption for floating crane considered by VOCPT at 6156 hours may be corrected as 6132 hours in line with the approach followed in KPT and other upfront tariff orders.		The total working hours for floating crane is considered as 6156 hrs with proportionate to the Dry bulk cargo & other cargo as shown in the working sheet.	
	(b). The reason and basis for considering fuel cost for idle hours of floating crane at 12 litres/ hour may be explained. The fuel consumption for idle hours of floating crane considered by VOCPT at 2604 hours may be modified at 2628 hours while addressing query at (a) above.		During Idle hrs of the floating crane, power is required for lighting purpose, Air conditioning system and other electrical installations. The total Idle hrs per annum is considered by taking the balance hours in total hours per annum.	
	(c). In case of KPT upfront tariff Order of June 2012, the operating cost of floating crane includes fuel consumption for tugs. The VOCPT has, however, not considered this cost element in the Reference Tariff proposed for floating crane. Please explain the tariff arrangement envisaged for deployment of tugs by the BOT operator, if any.		The floating crane has to be mounted in the self propelled barge or dump barge. If it is dump barge Port tugs will be deployed as per charges of Port scale of rates.	

	(II). Fuel cost for Barges:																												
	(a). Explain the basis of considering the fuel consumption for barges at 100 liters per hour. The barges proposed by the VOCPT are neither found in the normative list of equipment nor considered in the KPT upfront tariff Order. Hence, the basis of fuel consumption considered by VOCPT at 100 litres per hour may be explained and substantiated with actual fuel consumption of barges at its port or any other Major Port Trusts.	The fuel consumption as recommended by OEM is 0.161 ltrs/hr/BHP. In the estimate the total Horse power of engine for the self propelled barge is 270X2 (i.e.) 540 BHP. Calculation :-540 X0.161 ltrs/hr/BHP = 87 hrs/ltr for two main engines. The fuel consumption for Auxiliary engines at the rate 13 ltrs/hr fuel consumption was considered.																											
	(b). The fuel cost estimated for barges shows 1869 hours and 5681 hours. The basis of these figures are not clear and may be explained with detailed working. The estimate of fuel cost for barges may be explained in detail with workings and justifications for each of the parameters adopted in the fuel cost estimation.	Based on one excavator only proposed now cost will be reworked and furnished.																											
	(III). Excavators																												
	(a). Explain the basis of considering fuel consumption at 32 liters per hour for excavator.	As considered in the Tariff Order of Kandla Port.																											
	(b). The number of hours considered for estimation of fuel cost for excavators may be indicated along with working.	The port has furnished the working as under: <table border="1"> <thead> <tr> <th>B</th><th>Excavators</th><th></th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td><td>No. of tonnes per cycle</td><td>4.50</td></tr> <tr> <td>2</td><td>No. of cycles per hour</td><td>100</td></tr> <tr> <td>3</td><td>Multiplier to be adopted as per TAMP guidelines on 2008</td><td>70%</td></tr> <tr> <td>4</td><td>No. of excavators</td><td>2</td></tr> <tr> <td>5</td><td>Tonnage handled by 2 excavators per hour (B1*B2*B3*B4)</td><td>630</td></tr> <tr> <td>6</td><td>Hours required for unloading at shore per barge (capacity of barge/ tonnage to be handled by 2 excavators)</td><td>3.17</td></tr> <tr> <td>7</td><td>Total tonnage to be handled per annum</td><td>2,492,194</td></tr> <tr> <td>8</td><td>No. of hours of operation for two excavators (total tonnage to be handled/ tonnage to handle by 2 excavators)</td><td>3,956</td></tr> </tbody> </table>	B	Excavators		1	No. of tonnes per cycle	4.50	2	No. of cycles per hour	100	3	Multiplier to be adopted as per TAMP guidelines on 2008	70%	4	No. of excavators	2	5	Tonnage handled by 2 excavators per hour (B1*B2*B3*B4)	630	6	Hours required for unloading at shore per barge (capacity of barge/ tonnage to be handled by 2 excavators)	3.17	7	Total tonnage to be handled per annum	2,492,194	8	No. of hours of operation for two excavators (total tonnage to be handled/ tonnage to handle by 2 excavators)	3,956
B	Excavators																												
1	No. of tonnes per cycle	4.50																											
2	No. of cycles per hour	100																											
3	Multiplier to be adopted as per TAMP guidelines on 2008	70%																											
4	No. of excavators	2																											
5	Tonnage handled by 2 excavators per hour (B1*B2*B3*B4)	630																											
6	Hours required for unloading at shore per barge (capacity of barge/ tonnage to be handled by 2 excavators)	3.17																											
7	Total tonnage to be handled per annum	2,492,194																											
8	No. of hours of operation for two excavators (total tonnage to be handled/ tonnage to handle by 2 excavators)	3,956																											
(ii).	Depreciation: The provisions as per the Companies Act 2013 (ref Schedule II of section 123) suggest that the useful life of heavy lift equipments be considered as 20 years. This translates to a depreciation rate of 5% per annum. However, the Act also suggests that the depreciation rate be increased by 100% of existing rate in case of a three shift operation. This would mean that the depreciation rate of 5% gets doubled to 10%. In view of the provisions of the Companies Act, 2013, the depreciation considered in respect of equipment may be modified by applying 10% instead of 10.34% if the equipment is expected to operate three shifts in line with the depreciation provisions prescribed in the Companies Act, 2013.	Will be considered in the revised working being submitted separately. (The VOCPT in the revised calculations furnished vide letter dated 17 December 2013 has considered depreciation rate as 10%.)																											
(iii).	License fee	License fee is not envisaged as per scope of tender.																											

	It is seen that in the KPT upfront tariff Order of June 2012, license fee for water area as well as license fee for land is considered in the upfront tariff calculation. The VOCPT has, however, not considered this cost element. Please confirm collection of license fee from the BOT operator is not envisaged in the proposed project.	
(7).	The port has in the checklist of documents at Sl.No.vii(d) indicated 95% of cargo will be foreign and 5% coastal cargo. It is seen that though VOCPT has proposed concessional rate for coastal cargo, the impact of coastal concession is not considered while arriving at the proposed rate. The VOCPT is requested to consider the revenue impact of allowing coastal concession (except on thermal coal, iron ore and iron ore pellets) while arriving at the proposed rates.	This is already presented before Joint hearing, weightage for tariff for coastal cargo @ 60% is considered for coastal cargo envisaged at 5% of total dry bulk cargo.
(8).	Scale of Rates	
(i).	2.1. – Definitions: The definition of ‘Shift’ is not found to be relevant as no tariff is proposed on shift basis. The VOCPT may, therefore, consider to delete the definition of ‘Shift’.	Since deleted.
(ii).	2.2. – General Terms & Conditions:	
	(a). Since no vessel related charges are proposed in the draft proposed Scale of Rates, the relevance of no.(i) and (ii) may be examined and if not found necessary may be deleted from the proposed Scale of Rates.	As coastal charges are considered for 5% of bulk cargoes, the said clause is relevant and may be retained.
	(b). The general condition stating that “Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the terminal operator” and the conditions relating to concession to coastal cargo as per coastal concession policy of the Government may be prescribed in the proposed Reference Tariff Schedule in line with the prescription in other upfront tariff Order.	Since, barge operation hours as per normal time required from loading stage at Anchorage up to unloading stage at shore is included in the rate calculation, the question of users bearing charges for delay does not arise. Hence it is not felt required for incorporation. Since included.
(iii).	Note 1 under proposed Cargo handling charge: Since barge related service i.e. movement of cargo unloaded onto barge and movement of such unloaded cargo to port’s berth through barges is covered under the proposed project, the list of services included in Note 1 may be suitably modified to include these service included therein.	Will be considered. Note 1. The Tariff rate is proposed for the following:- i. unloading cargoes from ships to barges using Floating Cranes at Outer Anchorage and ii. The cargoes will be carried through barges from Anchorage and will be unloaded at Shore through excavators.
(iv).	The draft Scale of Rates does not propose the list of services covered under the proposed handling charges at shore (i.e. by excavators). The VOCPT may incorporate a suitable note listing the services covered under the proposed handling charges at shore.	The port has in its revised proposal dated 17 December 2013 incorporated the list of services covered.
(v).	Note 2 under the proposed Cargo handling charge stipulating the unloading rate from ship to barges as per Manufacturers recommendation may not be relevant in the proposed Scale of Rates and hence needs to be deleted.	The VOCPT has deleted the relevant note in revised proposal dated 17 December 2013.
(9).	Performance Standards:	
(i).	For Floating crane: Performance Standard proposed for floating crane at 9800 tonnes/ day for dry bulk cargo and 5226 tonnes/ day for other cargo is seen to be corresponding to the handling rate considered in the optimal capacity	The Authority will be approached for modification when the handling rate of floating crane/excavator is improved.

	calculation. The VOCPT may kindly note that if the handling rate of floating crane is improved, the proposed Performance Standards also need to be modified corresponding to the handling rate considered in the optimal capacity calculation of floating crane. The same approach may be followed for excavators also.	
(ii).	For Excavator: The basis of considering the Performance Standard of excavator at 7560 tonnes/ day for dry bulk cargo and 4032 tonnes/ day for other cargo may be explained.	The performance standard for excavators are arrived as follows:- 100 moves/hr X 4.5 tonnes/move X 24 hrs X 0.7 = 7560 tonnes/day is considered. For other cargo 53.33% of 7560 Tonnes is considered. However, as per the working sheet 12,000 tonnes has to be handled by two excavators per day. Hence, Authority may consider the revised performance standard as follows:- For dry Bulk cargo - 6000 Tonnes/day For Other cargo - 3200 Tonnes/day.
(iii).	As stated earlier, the cargo items covered under 'dry bulk' and 'other cargo' may be explicitly stated in the Reference Tariff Schedule. Consequently, cargo items for which Performance Standards are proposed should match with the cargo description for which handling rate is proposed in the Reference Tariff Schedule.	The subject proposal of anchorage handling by Floating crane and shore handling by excavator is a new phenomenon in VOCPT aimed at reducing pre-berthing detention to handle deep draft vessels beyond 12.8 mtrs draft. Hence the cargoes are not for specification strictly. Therefore the specification of cargo in relevant tariff items is not practicable in the current scenario. However the requirement of Authority will be considered when stability is achieved in handling cargoes at Anchorage in future.
(iv).	The VOCPT may propose to include relevant conditionalities, if any, governing the proposed Performance Standard.	The performance Standards of Cargo handling may be obtained with the Load meters available with Ships/ Floating crane.

7.1. A joint hearing in this case was held on 9 December 2013 at the VOCPT premises in Tuticorin. The VOCPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the VOCPT and the users/ user organisations/ prospective bidders have made their submissions.

7.2. At the joint hearing, CGU Logistics Limited has questioned the capital cost and the operating cost estimates of the floating crane. The VOCPT agreed at the joint hearing to re-examine these cost relating to the floating crane. The VOCPT vide our letter dated 12 December 2013 was, therefore, advised to revise the subject proposal, if required, consequent to reexamination of the estimated capital and operating cost of floating crane and submit the revised proposal immediately to TAMP.

8.1. On examination of the reply furnished by VOCPT vide its letter dated 11 December 2013, the port was requested to clarify on some of the points vide our e-mail dated 13 December 2013. The VOCPT vide its letter dated 17 December 2013 has furnished the requisite clarification and also furnished revised working by including capital cost of the pontoon, the details of which are brought out in the subsequent paragraph. The clarification sought by our above referred email and the reply furnished by the port by its email is tabulated below:

Sl. No.	Clarification sought by TAMP	Port's reply
(i).	With regard to the query no. 2(f). the port has stated that the share of bulk cargo in the total traffic proposed at anchorage is 95% of this 5% only is coastal cargo which does not include thermal cargo.	Dry Bulk Cargo -99% Other cargo - 1% Out of the 99% Dry bulk cargo – 95% is foreign & 5% is Coastal. Also in the 5 % coastal Cargo Thermal Coal is not included.

	<p>In this connection it may be noted that the port in its proposal has stated that the share of dry bulk cargo to be handled is 99% and other cargo as 1%. Please confirm the share the dry bulk cargo and other cargo the port envisages to handle along with the percentage share of foreign cargo and coastal cargo in the each category of cargo.</p>	<p>Out of the 1% other cargo, 100% is considered as foreign cargo.</p>																		
(ii).	<p>With regard to the query no. 6 (1)(C) relating to fuel consumption of the floating crane, the VOCPT has stated that if the floating crane is mounted on dump barge, then port tugs will be deployed as per charges of Port scale of rates. In this connection it may be noted that the proposal at Annexure-II states that the three self-propelled barges will be deployed along with the floating crane.</p> <p>It is noteworthy that based on the equipment proposed to be deployed for the project reference tariff is fixed which will be applicable, subject to indexation, throughout the license period. That being so, the port is advised not to alter the configuration of the equipment it envisages to deploy.</p>	<p>It is confirmed that the floating crane will be shifted by using any of the self-propelled barges as per the plan furnished. Usage of port tugs is not envisaged. However, the configuration of the equipment is not altered.</p>																		
(iii).	<p>With reference to the query no. 6 (i) relating to the fuel cost for barges, the port has stated that it now proposes to deploy one excavator and that the cost will be reworked and furnished. It may be noted that alteration of configuration of the equipment and consequently capital cost will affect the proposed reference tariff. In view of that the port is requested to firm up the configuration of the equipment for the proposed project and furnish us a list along with its estimated capital cost.</p> <p>As per the port's reply to the subject query, the port has now proposed only one excavator. In this connection it may be noted that as per the tariff Order dated 18 June 2013 relating to the Kandla Port Trust the capacity of the three excavators assessed was 3.29 MMT i.e. 1.10 MMT for one excavator. As the assessed capacity of the floating crane is 2.49 MMT, the VOCPT is requested to clarify how the balance capacity i.e. 1.49 MMT (2.49-1.09) of the floating crane will be met.</p>	<p>Configuration of the equipment is not altered. The Capital cost of pontoon is included and the revised working is enclosed.</p> <p><i>[The capital cost of the floating crane is estimated as below:</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>Floating crane</th><th>₹ in lakhs</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(i).</td><td>One Floating Crane (35T) including pontoon.</td><td>3554.62</td></tr> <tr> <td>(ii).</td><td>Three numbers of self propelled barges</td><td>2042.88</td></tr> <tr> <td>(iii).</td><td>Total</td><td>5597.50</td></tr> <tr> <td>(iv).</td><td>Miscellaneous cost @ 5%</td><td>279.81</td></tr> <tr> <td>(v).</td><td>TOTAL COST</td><td>5877.37</td></tr> </tbody> </table> <p><i>]</i></p> <p>Considering the discharge rate at anchorage (9800 Tons/day), two excavators at shore is very much required and the cost of two excavators are taken.</p>		Floating crane	₹ in lakhs	(i).	One Floating Crane (35T) including pontoon.	3554.62	(ii).	Three numbers of self propelled barges	2042.88	(iii).	Total	5597.50	(iv).	Miscellaneous cost @ 5%	279.81	(v).	TOTAL COST	5877.37
	Floating crane	₹ in lakhs																		
(i).	One Floating Crane (35T) including pontoon.	3554.62																		
(ii).	Three numbers of self propelled barges	2042.88																		
(iii).	Total	5597.50																		
(iv).	Miscellaneous cost @ 5%	279.81																		
(v).	TOTAL COST	5877.37																		
(iv).	<p>As agreed in the reply to the queries furnished by the VOCPT vide its referred letter the revised working relating the relating to assessment of excavators and capital cost of excavators is not received. The VOCPT is requested to furnish the same immediately.</p>	<p>The revised working is enclosed herewith.</p> <p><i>(the assessment of excavators is maintained per the original proposal. The capital cost estimate is as given below:</i></p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>(i).</td><td>Cost of the Excavator (in Euro)</td><td>497,000.</td></tr> <tr> <td>(ii).</td><td>Shipping charges from Germany to India @ 1%</td><td>4,970</td></tr> <tr> <td>(iii).</td><td>Total CIF price of Excavator</td><td>501,970</td></tr> <tr> <td>(iv).</td><td>In Indian Rupees (exchange rate is ₹85.43) as on 16.12.2013</td><td>42,883,297</td></tr> </tbody> </table>	(i).	Cost of the Excavator (in Euro)	497,000.	(ii).	Shipping charges from Germany to India @ 1%	4,970	(iii).	Total CIF price of Excavator	501,970	(iv).	In Indian Rupees (exchange rate is ₹85.43) as on 16.12.2013	42,883,297						
(i).	Cost of the Excavator (in Euro)	497,000.																		
(ii).	Shipping charges from Germany to India @ 1%	4,970																		
(iii).	Total CIF price of Excavator	501,970																		
(iv).	In Indian Rupees (exchange rate is ₹85.43) as on 16.12.2013	42,883,297																		

	(v).	Customs duty @ 26.11%	11,196,828.87
	(vi).	Sub-Total	54,080,125
	(vii).	Freight & Insurance charges @ 2%	1081602.
	(viii).	Total	55,161,728.49
	(ix).	Miscellaneous charges @ 3%	1654851.85
	(x).	Total cost of the excavator	56,816,580.35

8.2. As compared to its proposal dated 26 November 2013 and 29 November 2013, the port has made following changes in its revised working furnished vide letter dated 17 December 2013:

- (i). The capital cost of the floating crane port is updated to include the cost of the pontoon. Accordingly, the capital cost of the floating crane is updated to ₹55.97 crores ₹43.93 crores by considering the exchange rate of Euro at ₹84.98.
- (ii). In its original proposal the port had estimated the capital cost of the two excavators based on the cost considered in the Kandla Port Trust order. The port has, however, updated the capital cost of the two excavators to ₹11.30 crores from ₹12.14 crores based on the quotation from M/s. GMMCO Ltd.
- (iii). The fuel consumption of floating crane is estimated to increase from ₹421.56 lakhs to ₹578.43 lakhs on account of considering the fuel consumption of the auxiliary generator at 30 litres/ hour for 8760 hours (i.e. 365 days * 24 hours).
- (iv). As against the 3956 hours estimated in the original proposal for estimation of the fuel cost for excavators the port has now estimated fuel cost for excavator at 7912 hours for two excavators. In view of that the fuel cost is estimated at ₹171.53 lakhs from ₹85.76 lakhs.
- (v). Depreciation is calculated at 10% as per the rate mentioned in the Companies Act of 2013.
- (vi). Apart from the above, no change has been made in other parameters. Consequent to the above change, the corresponding operating cost and revenue requirement has undergone a change. In view of that port has now proposed revised charges for handling cargo at anchorage by using floating crane and excavators at shore and has also modified the performance standard for handling of cargo by excavators.
- (vii) The changes made in the cost statement, proposed rates and performance standard is tabulated below:

A. Cost Statement :

(₹ in lakhs)			
Sr. No.	Particulars	Earlier proposal dated 26.11.2013	Revised proposal dated 17.12.2013
(i).	Optimal capacity of the floating crane	2.49 MMT	2.49 MMT
(ii).	Optimal Capacity of the excavators	2.49 MMT	2.49 MMT
(iii).	Capital cost of the floating crane	4393.00	3554.62
(iv).	Capital cost of the barges		2042.88
(v).	Total capital cost of the floating crane including miscellaneous cost	4612.65	5877.37
(vi).	Capital cost of the 2 excavators	1214.43	1136.33
(vii).	Total capital cost of the 2 excavators including the miscellaneous cost	1275.15	1193.15
(viii).	Total operating cost of floating crane	1575.55	1982.34
(ix).	Total operating cost of the excavators	357.88	422.10
(x).	Return on capital employed		
	Floating crane	738.02	940.38
	Excavators	204.02	190.90
(xi).	Total revenue requirement		
	Floating crane	2313.57	2922.72
	excavators	561.90	613.00

B. Proposed rates :

Rate proposed		Original proposal		Revised proposal	
(i).	Floating crane	Bulk cargo	Other cargo	Bulk cargo	Other cargo

	Foreign	₹92.83 per MT	₹174.11 per MT	₹118.69 per MT	₹219.89 per MT
	Coastal	₹55.70 per MT	₹104.47 per MT	₹69.75 per MT	₹131.93 per MT
(ii).	Excavators	Bulk cargo	Other cargo	Bulk cargo	Other cargo
	Foreign	₹22.55 per MT	₹22.55 per MT	₹24.89 per MT	₹46.10 per MT
	Coastal	₹13.53 per MT	₹13.53 per MT	₹14.63 per MT	₹ 27.66 per MT

C. Performance Standard :

Cargo category	Original Proposal		Revised Proposal	
	Cargo handled		Cargo handled	
	Floating Crane	Excavator	Floating Crane	Excavator
Dry Bulk Cargo	9800 Tons per day	7560 Tons per day	9800 Tons per day	6000 Tons per day
Other cargo	5226 Tons per day	4032 Tons per day	5226 Tons per day	3200 Tons per day

8.3. The VOCPT vide its letter dated 19 December 2013 has further clarified as below :

- (i). Capital cost for Floating crane of ₹55.97 crores includes pontoon cost & 3 number of self-propelled barges, after adopting Euro exchange rate of `85.43 as on 16.12.2013 based on the Budgetary offer received from Liebherr Ltd. (for Floating crane) & M/s.Seacon Ltd., Visakhapatnam (for Poantoon) & M/s.Dempo Ship building and Engineering Pvt. Ltd., Goa (for 3 nos. of Self-propelled barges). Further, the said Pontoon cost includes the cost of two auxiliary engines. The detailed estimate of the Floating crane along with pantoon cost has already been submitted separately vide letter dated 17 December 2013.
- (ii). In its proposal dated 26 November 2013, the calculation of capital cost in respect of Floating crane the rate of customs duty was considered as 3% under EPCG Scheme. In the revised workings submitted vide letter dated 17 December 2013, the rate of customs duty for the floating crane is modified as 14.71% as per the applicable customs duty rate for the Floating crane equipment based on the query raised by one of the prospective bidder viz. CGU Logistics Pvt. Ltd., Mumbai.
- (iii). Fuel consumption for auxiliary engine fitted with Pontoon for holding the Floating crane is considered at the rate of 30 liters per hour based on the capacity (Brake Horse Power) of Diesel Engine, as detailed below:

186 BHP Diesel engine x 0.161 liters/ hour/ BHP = 29.95 liters say 30 litres per hours.

This is understood from the manufacturer of Pantoon.

- (iv). The fuel consumption during the time of loading the cargo from ships to barges through Floating crane at Anchorage and during the unloading of cargo from Barges by Excavator at Shore is considered at 1/8th of normal consumption of operational hours of barge in line with the approach approved by the Authority for the proposal of Kandla Port Trust in respect of Floating crane.

8.4. The VOCPT has, vide its email dated 19 December 2013, further clarified as below:

- (i). Fuel consumption for auxiliary engine fitted with Pontoon holding the Floating Crane is considered at the rate of 30 liters per hour to meet the Power requirement of crew accommodation in the pontoon such as AC, lights, hot plates for cooking, computers etc.. for 24 hours and 365 days. In this regard, a query has also been raised by one of the prospective bidder viz. CGU Logistics Pvt. Ltd., Mumbai.
- (ii). Further, the fuel consumption of idle hours @ 12 liters per hour in respect of floating crane was considered initially, while submitting the TAMP Application dt. 26.11.2013 has been replaced due to the above reasons and the same has been submitted vide letter dated 17 December 2013. Hence the fuel consumption for idle hours does not arise.

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

10. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges :

- (i). The proposal of the VOCPT is to fix upfront tariff for dry bulk cargo, and other cargo envisaged to be handled at anchorage for vessels having draft more than 12.8 mtrs. in V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) by deployment of floating crane under Public Private Partnership (PPP) mode.

Presently, the maximum draught available in VOCPT is 12.80 metres. In order to facilitate discharge of cargo at anchorage in respect of vessels with draft beyond 12.8 mtr. prior to handling vessels at its berths, and improve the traffic handled through the port, the VOCPT has proposed deployment of floating crane at anchorage under Public Private Partnership (PPP) mode. As reported by VOCPT, the Ministry of Shipping (MOS) has accorded approval of deployment of floating cranes (two numbers) for anchorage operations at the VOCPT.

- (ii). It can be seen from the factual position brought out in the earlier paragraphs that the original proposal filed by VOCPT dated 22 October 2013 contained a lot of deficiencies. The VOCPT has subsequently revised its proposal twice vide its letter dated 26 November 2013 and the final revised proposal filed vide its letter dated 17 December 2013.

As brought out in the earlier paragraphs, in the initial proposal filed by VOCPT dated 22 October 2013, the VOCPT has proposed to adopt upfront tariff for floating crane from the upfront tariff Order for Kandla Port Trust (KPT) which was for consolidated Barge handling facilities at Bunder Basin. While furnishing reply to our queries, the VOCPT furnished the scope of work for the licensee of the project. The scope of work included handling of cargo at shore (movement from barge to shore). The October 2013 proposal of the port, however, did not cover fully the scope of work envisaged by the port for the proposed project. Moreover, as brought out in the earlier paragraphs bringing out the factual position, the scope of work envisaged by VOCPT gave Licensee various options for collection of charges for shore handling which was also not found to be in line with the approach to be adopted by a Major Port Trust for formulation of Reference Tariff proposal under 2013 guidelines. Since the entire arrangement envisaged in the scope of work for shore handling was found to be not in line with revised tariff guidelines of 2013 and also in view of other gaps observed in the proposals, the VOCPT was advised to examine and file a revised proposal.

The VOCPT filed a revised proposal dated 26 and 29 November 2013 wherein the port has incorporated shore handling charges. The revised proposal dated 26 November 2013 along with Performance Standard furnished vide its letter dated 29 November 2013 were taken on consultation with the concerned users/ user organizations and prospective bidders as informed by the VOCPT.

Some of the prospective bidders like, M/s.CGU Logistics Ltd. (CGULL), M/s. Sical Logistics Limited (SLL) have raised serious objection on the estimate of capital cost of floating crane by the VOCPT. The capital cost of floating crane estimated by VOCPT is significantly low and it does not factor capital cost of various items like pontoon on which the floating crane is to be installed, generators and auxiliary generators, etc., as pointed out by them. It also does not factor corresponding operating cost for these items. Therefore, the VOCPT was advised to re-examine the estimate of capital and operating cost of floating crane and submit the revised proposal. In this backdrop, the VOCPT has filed a further revised proposal dated 17 December 2013. In the final revised proposal the VOCPT has re-examined and revised the estimates of capital cost of floating crane as well as estimates of the operating cost. The final revised dated 17 December 2013 are mainly to address some of the concerns expressed by users/ short listed bidders, queries raised by us so as to remove the deficiency in its earlier revised proposal dated 26 November 2013. The final revised proposal filed by VOCPT on 17 December 2013 along with the information/ clarifications furnished during the processing of the case is considered in this analysis.

It is relevant here to state that right from the beginning from the stage of framing the proposal as well as during the entire processing of this case, it is seen that the approach of the VOCPT was not in a focused manner. Still some of the queries raised by us and the comments of the users/ prospective bidders are not frontally addressed by the VOCPT. Given that the mandate is to dispose the reference tariff proposal within specified time frame under the revised tariff guidelines of 2013, the case is proceeded completely relying on the information and clarifications furnished by the VOCPT subject to a few modification wherever found necessary as explained in the subsequent paragraphs.

- (iii). The proposal of the VOCPT is based on the Revised Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013, effective from 9 September 2013, issued by the Ministry of Shipping. Clause 2.4 of the said guidelines stipulates that if in the view of the Major port Trust, the tariff determined for a particular commodity under 2008 guidelines at that Major Port Trust or any other Major Port Trust is not a representative Reference Tariff for that commodity, then the Major Port is free to approach this Authority with a proposal to fix Reference Tariff under 2008 guidelines for the project giving detailed and sufficient justification.

The VOCPT has submitted that cargo handling by using Floating Crane at outer Anchorage has not been envisaged at VOCPT till date and hence no upfront tariff is available for adoption in the Port. The VOCPT has also clarified that scope of work envisaged in the Project is not covered in the reference tariff of other Major Port Trusts. It is in this context, the VOCPT has in its revised proposal dated 26 November 2013 and further revised proposal dated 17 December 2013 proposed fixation of Reference Tariff for the proposed project following the principles of 2008 Guidelines. The proposal filed by VOCPT is generally found to be in line with provisions contained in the revised guidelines of 2013.

- (iv). Before proceeding ahead with the analysis of the case, it is relevant to address a few issues concerning the subject proposal. It is seen from the Ministry of Shipping (MOS) letter No. PD-25021/14/2013-VOCPT dated 20 November 2013 copy of which was forwarded by the VOCPT that the MOS has conveyed its approval to the VOCPT for licensing two floating cranes for a period of 10 years. The port has, however, considered one floating crane at the anchorage. The port has clarified that another floating crane will be licensed if the capacity of the first floating crane reaches 75% of the capacity estimated. Since the proposal filed by VOCPT before this Authority is for fixation of Reference tariff for one floating crane, it is abundantly clear that the Reference tariff determined in this case by this Authority will apply for one floating crane to be awarded by the VOCPT. The VOCPT is, therefore, advised to clearly mention in the bid document as well as in the Concession Agreement that the Reference Tariff approved by this Authority in this case is for operations of one floating crane only at the anchorage operations.

The IMC Limited has stated that the MOS has granted approval only for license of operation of two floating cranes and no license for operation of shore handling equipment is found on record and without such approval, the tariff setting for shore handling stands null and void. In this context as stated earlier, the VOCPT envisages the scope of work for licensee under the proposed project to provide shore handling facility for transfer of cargo from barge to shore also apart from cargo handling through floating operation at anchorage. In fact, it is in this context the VOCPT has proposed rate for excavator for shore handling in its revised proposal dated 26 November 2013. The VOCPT has also clarified that the approval is granted by MOS for Anchorage Operation and it includes barges and excavators. In view of the above clarification furnished by the port and recognising that the scope of work envisaged by the port under the project covers shore handling for transfer of cargo from barge to shore, the final revised proposal of the VOCPT covering cargo handling from barge to shore is seen to be in line with the scope covered of the project. We have gone by the proposal of the port.

- (v). The VOCPT has stated that the arrangement under this project is proposed to be made among the existing stevedores/ prospective stevedores who are required to register themselves with the port. Inviting bids for the PPP project is completely in the domain of the concerned Major Port Trust and this Authority does not play any role in this regard.
- (vi). The Seapol Logistics limited (SLL) has pointed out that there is no feasibility study for assessing traffic potential for floating crane operations which is important to give due consideration to traffic that could be handled by floating crane. It has viewed that the projected optimal capacity of floating crane is unlikely to be realised into traffic. The proposal to handle cargo at anchorage has arisen to handle vessels of beyond 12.8 meter draft so as to reduce pre-berthing detention. Hence, the VOCPT is of the view that the issues raised by SLL are not relevant. However, the reasons expressed by VOCPT for not conducting Feasibility study does not seem to be justified. It is relevant to mention that, all Major Port Trusts have furnished copy of the Feasibility Report while processing their respective upfront tariff proposals. It is one of the required documents to be submitted by the concerned port as per the checklist of documents circulated to all Major Port Trusts for filing upfront tariff proposal. In the absence of the feasibility report despite a request made in this regard, the case is processed further completely relying on the judgment of the VOCPT in framing and filing of the instant proposal without conducting feasibility study.

- (vii). It is relevant to mention here that the tariff guidelines of 2008 do not prescribe explicit norms to handle cargo by floating crane and excavators. The VOCPT has stated that the proposed Reference Tariff is arrived following the principles prescribed in upfront guidelines of 2008 and the methodology followed by this Authority in the upfront tariff Order No.TAMP/45/2011-KPT dated 18 June 2012 relating to barge handling facilities at Bunder Basin of Kandla Port Trust (KPT). Clause 3.2 of the Guidelines permits this Authority to make necessary adjustments in the norms based on the justification to be furnished by the concerned port trust keeping in view the port specific conditions. In the absence of any specific norms prescribed in the tariff guidelines of 2008, based on the position explained by VOCPT that it has filed the proposal following the principles prescribed in upfront guidelines of 2008 and the methodology followed by this Authority in the upfront tariff Order No.TAMP/45/2011-KPT dated 18 June 2012 of Kandla Port Trust (KPT), the case is proceeded for analysis.

It is, however, relevant to mention here that the upfront tariff approved by this Authority in the KPT is for composite service for cargo handling using floating crane at Outer Tuna Buoy using floating crane and composite barge handling rate for unloading of the cargo from barges and transfer of the same upto the point of storage, storage at the stackyard and loading on to rakes/ trucks in respect of import cargo and vice versa for export cargo. Whereas in the instant case, the proposal of the VOCPT is for specific cargo operation viz. unloading from ship to barge at anchorage using floating crane and unloading from barge to shore at berth using excavators. It is seen that the VOCPT has borrowed the relevant parameters from the KPT order relating to the floating crane and excavators in its proposal for fixation of Reference Tariff for cargo handling operations at anchorage by deployment of floating crane.

(viii). **Optimal capacity:**

(a). **Floating Crane at anchorage:**

- (i). Deployment of one Floating crane is envisaged to carry out cargo handling operations at anchorage. As stated earlier, no separate norms are available in the Guidelines for the number/ working of Floating cranes.
- (ii). VOCPT has assessed the optimal capacity of the floating crane at 2.49 million tonnes per annum. The VOCPT has considered the handling rate of dry bulk cargo at 9800 tonnes per day and the handling rate of other cargo at 5226 tonnes/ day. The VOCPT has clarified that dry bulk cargo covers coal and coke, fertilizer, fertilizer raw material, limestone, gypsum and pulses and other cargo is stated to cover explosives and timber logs. The port has confirmed that it does not envisage to handle thermal coal. The cargo profile furnished by the VOCPT is relied upon in the absence of any Feasibility Report conducted by the port.

In the upfront tariff Order of KPT dated 18 June 2012, the handling rate of floating crane was considered at 21,840 tonnes/ day for dry bulk cargo, 11,640 tonnes/ day for break bulk and 7,272 tonnes/ day for timber logs. The VOCPT was, therefore, requested to justify the handling rate proposed by the port which is significantly lower than the KPT case for similar operations envisaged by the KPT for cargo loading/unloading operations at anchorage using floating crane. The VOCPT in this context has clarified that as per the manufacturer recommendations, the handling rate of floating crane is in the range of 12000 to 14000 tons per day for unloading of cargo from ships to barges. Based on the recommendation of the manufacturer, VOCPT has considered the maximum handling rate of 14000 tonnes/ day and has applied operating load factor 70% to arrive at the cargo handling rate of floating crane at 9800 Tonnes per day for dry bulk cargo. As regards the 70% operating load factor applied by the VOCPT, it is seen that it is in line with the approach followed in assessing the optimal capacity of floating crane in the KPT case and hence accepted in this case as well.

The VOCPT has substantiated the base handling rate of 14000 Tonnes/ day as per the manufacturer's specification with a copy of an e-mail received by the port from the manufacturer of Floating crane. It is seen from the manufacturers recommendation that the handling rate for loading operation is expected to be in the

range of 24000 to 26000 tonnes per day, whereas for unloading operations, handling rate is recommended in the range of 12000 to 14000 tonnes/ day. It is relevant to mention here that the handling rate considered in KPT involved both loading as well as unloading operations by floating crane at anchorage and it was based on proposal of the KPT. The VOCPT has stated that its proposal only envisages unloading of cargo at anchorage. In view of the above position and also recognising that the handling rate for unloading cargo considered by VOCPT is supported by documentary evidence in the form of recommended handling rate by manufacturer of the equipment, the handling rate assumed by the VOCPT is relied upon and considered in this analysis.

The SLL has pointed out that handling rate of 14000 T/day is unrealistic considering the sea condition and other factors influencing the anchorage operation. It has to be recognised that the port has applied the operating load factor of 70% and has finally considered handling rate of 9800 Tonnes/ day for dry bulk cargo for optimal capacity of the floating crane. Since the maximum handling rate assumed by the VOCPT is based on the recommendation of the manufacturer there is no reason for scaling down the handling rate assumed by the VOCPT. In fact, as stated earlier, in the KPT case the handling rate for similar capacity floating crane has been considered at higher level for both loading and unloading operations.

For “other cargo”, the VOCPT has considered handling rate at 53.33% of the handling rate of “dry bulk cargo” reportedly based on ratio adopted in the Kandla Port Trust Tariff. In the case of VOCPT, the port has stated that ‘other cargo’ covers timber and explosive. Whereas in the case of KPT, the ratio of 53.33% of the handling rate of dry bulk cargo was considered for “steel and bagged cargo” and for “Timber” 33.33% of the handling rate of dry bulk cargo was considered. Bringing out the above position, the VOCPT was requested to explain how the said percentage applied for ‘steel and bagged cargo’ at 53.33% of the handling rate for dry bulk cargo in KPT is relevant for ‘other cargo’ covering timber and explosive proposed by VOCPT with a request to review the handling rate, if necessary. The VOCPT in this regard has requested to retain the ratio of 53.33% as proposed by them stating that timber logs are considered as break bulk cargo like steel & bagged cargo and has stated that share of combined handling of Timber logs and explosives is 1% in the optimal capacity. In view of the clarification furnished by the VOCPT, the handling rate for other cargo is considered at 53.33% of the handling rate of the dry bulk cargo as proposed by the VOCPT. Accordingly, the VOCPT has arrived at the handling rate of other cargo at 5226 tonnes / day (i.e. 9800 Tonnes/ day x 53.33%). In our analysis, the handling rate for other cargo is considered at 5226.34 tonnes/day without rounding off.

- (iii). The VOCPT has considered the share of dry bulk cargo at 99% and share of other cargo constituting of timber and explosives at 1%. The port has clarified that percentage share of cargos are considered based on the cargo handling data of the Port. The percentage share of cargo groups considered by the port in the optimal capacity computation is relied upon.
- (iv). As per the formula prescribed in the guidelines, the factor of 70% is to be applied only once for determining the optimal capacity. For arriving at the optimal capacity of the floating crane, the VOCPT has applied the factor of 70% at two stages. First, as the load factor on handling rate recommended by the manufacturer (i.e. 14,000 tonnes/ hour * 70%= 9800 T/ day) and the second in the overall capacity calculation as prescribed in the norms.

The norms do not allow separate cushion in each of the parameters relevant for determining the capacity. As stated earlier, the VOCPT has reportedly adopted the approach followed in the KPT case. This Authority has for the reasons stated by the KPT has allowed to consider 70% as operating load factor to arrive at the handling rate of floating crane. Apart from that, 70% capacity utilisation norm prescribed in the 2008 guidelines is also considered for assessing the optimum capacity of floating crane. The same approach was allowed for excavators also in the case of KPT. That being so, the approach followed by the VOCPT which is in

line with the approach followed in the case of the KPT is accepted for assessing the optimal capacity of floating crane. It is noteworthy that in case of fixation of upfront tariff for mechanized iron ore handling at WQ 1 berth of VPT vide Order No.TAMP/32/2010-VPT dated 29 November 2010 also, equipment efficient factor was reckoned to factor the time taken for operational requirements (over and above the norm of 70% prescribed in the guidelines).

- (v). Thus, based on the percentage share of cargo mix and the individual handling rate of dry bulk cargo and other cargo the optimal capacity of the floating crane for handling dry bulk cargo comes to 2,478,861 tonnes per annum and for “other cargo” it comes to 13,353 tonnes per annum aggregating to 2,492,214 tonnes per annum as against 2,492,194 estimated by the VOCPT. There is marginal difference in the optimal capacity estimated by the VOCPT. The optimal capacity for floating crane is considered as estimated by us at 2,492,214 tonnes per annum i.e. 2.49 million tonnes per annum.

(b). **Excavators:**

- (i). The VOCPT has proposed to deploy 2 excavators and has considered the optimal capacity of two excavators at 2.49 MTPA at the level of the optimum capacity of the floating crane. Despite request, the port right from the first proposal of October 2013 till the final revised proposal dated 17 December 2013 has not assessed the optimal capacity of the excavators independently based on the handling rate of the excavator on the grounds that the optimal capacity of floating crane assessed at 2.49 MTPA only be handled through two excavators. Notwithstanding the above position maintained by the VOCPT, in the modified cost statement prepared by us the optimal capacity of the excavator is calculated based on the handling rate parameter indicated by the VOCPT which is explained in the following paragraphs.
- (ii). No explicit norm is prescribed in the 2008 Guidelines for the Excavators. By considering 100 moves per Excavator per hour with a load factor of 70% and by equating 4.5 cum bucket capacity of one excavator to 1 tonne per cum and based on 24 operating hours per excavator per day, the VOCPT has arrived at the handling rate of dry bulk cargo at 630 tonnes per hour for 2 excavators. It is relevant to mention that in the KPT, the handling rate for similar capacity of three numbers of excavators was considered at 945 tonnes/ hour. Hence proportionately for two excavators, the handling rate comes to 630 tonnes/ hour. Since the handling rate considered by the VOCPT is in line with the approach followed in the KPT case and adjusted for 2 numbers of excavators instead of 3 number of excavators considered in the KPT, the same is relied upon and considered in this analysis. For reasons explained in the subsequent paragraphs, the proposal of VOCPT for deployment of 2 excavators has been accepted.
- (iii). For arriving at the optimal capacity of the excavator, the VOCPT has applied the factor of 70% at two stages as done in the case of floating crane. First, as the load factor on number of moves per hour per excavator (i.e. 100 moves * 70%) and the second in the overall capacity calculation as prescribed in the norms. In the KPT case, this Authority has accepted the argument of the KPT that 100 moves per hour is the rated capacity provided by suppliers and hence 70% of such rated capacity is to be taken as the handling rate for assessing the capacity. Apart from this, norm of 70% prescribed in the guidelines is also considered in assessing the capacity. Hence, the approach followed by the VOCPT of applying 70% factor for assessing the optimal capacity of excavator is accepted.
- (c). The handling rate for “other cargo” is considered at 53.33% of the handling rate of “dry bulk cargo” in line with the approach followed in the case of floating crane by the VOCPT. This is also in line with the approach followed in the case of the KPT. Accordingly, the handling rate for other cargo comes to 336 tonnes day (630 T/ day * 53.33%).
- (d). Thus, based on the percentage share of cargo mix and the individual handling rate of “dry bulk cargo” and “other cargo”, the optimal capacity of the two excavators works out to 38,45,131 tonnes per annum i.e. 3.85 million tonnes per annum.

- (e). As stated earlier, though the VOCPT has furnished the parameters of handling rate for two excavators, it has not independently assessed the optimal capacity of 2 excavators based on the handling rate of these equipment, despite request. The port has stated that cargo handled by Floating crane only are available for handling by two excavators in the shore and hence the optimal capacity of floating crane is taken as the optimal capacity for two Excavators also.

It is seen that the optimal capacity of two excavators based on their handling rate comes to 3.85 MTPA. Considering the optimal capacity of floating crane assessed at 2.49 MTPA, there is wide mismatch in the optimal capacity of floating crane and optimal capacity of two excavators. Since, the port has proposed to restrict optimal capacity of excavators at the optimal capacity for floating crane, the VOCPT was specifically requested to justify the need for deployment of 2 nos. of Excavators and also confirm whether two number of excavator are absolutely essential for the proposed project. The VOCPT has clarified that considering the discharge rate at anchorage at 9800 Tonnes per day, two excavators at shore is essentially required for the project. It can be seen that if the number of excavators is reduced from two to one, the optimal capacity of one excavator will become half i.e. 1.92 MTPA (optimal capacity assessed for two excavators at 3.85 MTPA/2). This cannot meet the optimal capacity of the floating crane assessed at 2.49 Million tonnes per annum. In view of the above position and based on the clarification furnished by the VOCPT that two excavators are essential for the proposed project to achieve the discharge rate of 9800 Tonnes / day for the floating crane, the proposal of VOCPT for two excavators is accepted despite wide mismatch in the optimal capacity of floating crane and two excavators. It is relevant here to mention that in the KPT also the optimal capacity of 3 excavators at barge jetty was assessed at 4.71 MTPA and the optimal capacity of floating crane was assessed at 4.53 MTPA. The mismatch in both these capacities was allowed by this Authority in the KPT case also though the mismatch is not as wide as in instant VOCPT case. The VOCPT has remained silent on the clarification sought whether the port envisages the two excavators to be utilized for handling of any other cargo by the BOT operator to achieve the optimal capacity of excavators.

In view of the above position and also recognising that in the instant case the port has affirmed that two excavators are essential for the project but at the same time since the VOCPT has also emphatically stated that the optimal capacity of cargo handled by the floating crane will only be cargo that will be handled at shore by two excavators, optimal capacity of cargo to be handled by two excavators is pegged at optimal capacity assessed for the floating crane at 2.49 MTPA in line with the approach followed by the VOCPT.

(ix). Capital Cost:

The VOCPT in its earlier revised proposal dated 26 November 2013 had estimated the total capital cost of the proposed project at ₹5887.80 lakhs comprising of ₹4612.65 lakhs for Floating crane operations including three self-propelled barges at anchorage and ₹1275.15 lakhs for excavators at shore. In view of the serious observation made by some of the users/ prospective bidders that the capital cost estimates do not include a few items, the VOCPT has re-examined the estimates of capital cost in its final revised proposal dated 17 December 2013. The VOCPT in its final revised proposal dated 17 December 2013 has estimated the total capital cost of the proposed project at ₹7070.51 lakhs comprising of ₹5877.37 lakhs for Floating crane operations at anchorage and ₹1193.15 lakhs for Excavators at shore.

(a). Civil works:

The VOCPT has stated that the scope of the PPP project is limited to unloading of cargo into barges at the anchorage and later on unloading the same cargo at the shore. Hence, capital cost toward civil works is not relevant in the project and hence not considered. Likewise, no capital cost for berth is also considered by the VOCPT.

(b). Equipment:

- (i). Floating Crane operations:

As stated earlier, the configuration of equipment proposed to be deployed by the VOCPT at the anchorage is different from the equipping plan stipulated in the Upfront Guidelines of 2008 for handling multipurpose cargo. The VOCPT has proposed deployment of one floating crane of 35T capacity and three self-propelled barges for unloading cargo from vessels more than 12.8 mtrs. draft onto barges and considered these two items in the estimate of capital cost for floating crane operations. As stated earlier, in view of the objection raised by some of the users, the VOCPT has revised the estimate of capital cost for floating crane operations by including the capital cost of pontoon and two auxiliary engines in the capital cost of floating crane.

The CGU Logistics Limited has pointed out that the VOCPT has considered customs duty @ 3% under EPCG scheme while estimating the capital cost. But, since majority of cargo to be handled will be coal which is imported, EPCG scheme will not be applicable and 3% customs duty estimate are not representative. In view of the observation made by the prospective bidder, the VOCPT in its revised proposal dated 17 December 2013 has modified the rate of customs duty element in the estimate of capital cost and reportedly applied the duty based on the applicable customs duty which is relied upon.

The VOCPT has furnished copy of the budgetary quotations with reference to floating crane at ₹2,400,000 Euros. The VOCPT has considered the customs duty on imported equipment, freight and other cost elements while arriving at the capital cost in respect of imported floating crane. The VOCPT has updated exchange rate on equipment envisaged to be imported applying the exchange rate prevailing at the time of filing the revised proposal dated 17 December 2013. For pontoons including auxiliary engines the capital cost estimated at ₹1058.97 lakhs has also been substantiated with copy of the budgetary quotation. Since, the revised capital cost estimated by the VOCPT for floating crane and pontoon is supported with budgetary offers and detailed working is furnished for the same, the estimates of VOCPT are relied upon and accepted. In fact, the 2008 guidelines requires this Authority to rely on the estimate of the Major Port Trust. Accordingly, the capital cost of floating crane with pontoons is considered at ₹3554.62 lakhs. The port has also furnished budgetary quotation for capital cost of self-propelled barges and furnished detailed working considering freight, excise duty and other cost elements to arrive at capital cost of ₹2042.88 lakhs for three numbers of self-propelled barges which is relied upon.

- (ii). The VOCPT has estimated Miscellaneous cost @ 5% of the equipment cost as per the norms prescribed in the guidelines which comes to ₹279.87 lakhs.
- (iii). Accordingly, the total capital cost towards floating crane operations including 5% miscellaneous cost at ₹5877.37 lakhs as estimated by the port is considered.

(c). **Excavators:**

- (i). The VOCPT in the earlier revised proposal of November 2013 had relied upon the capital cost estimated in the KPT case for excavators by proportionately adjusting the cost for number of excavators proposed for the project. In the final revised proposal dated 17 December 2013, however, VOCPT has furnished budgetary quotation with reference to the cost of the one excavator at 497000 Euros. The KPT has considered the prevailing exchange rate. Custom duty @ 26.11% and other cost elements like shipping charge, freight and insurance and miscellaneous cost and arrived at capital for one excavator at ₹568.16 lakhs. The cost of excavator estimated by the VOCPT is comparable to the unit cost of excavator considered in the KPT case at ₹607.21 lakhs. Accordingly, the cost of 2 Excavators at ₹1136.33 lakhs as estimated by the port is relied upon and considered.
- (ii). For the reasons explained earlier, Miscellaneous cost @ 5% of the excavator cost which comes to ₹56.82 lakhs estimated by VOCPT is relied upon.

- (iii). Accordingly, the total capital cost towards excavators including 5% miscellaneous cost at ₹1193.15 lakhs as estimated by the port is considered.
- (d). To sum up, the total capital cost for both floating crane operations at anchorage and excavators at shore is considered at ₹7070.51 lakhs as estimated by the VOCPT.
- (e). Return on capital employed is calculated at 16% of the estimated revised capital cost, as per the norms prescribed in the guidelines.

(x). **Operating Cost for Floating Crane operation and Excavators:**

- (a). Fuel cost for Floating Crane operation:
 - (i). In the earlier revised proposal dated 26 November 2013, the VOCPT has estimated fuel cost for 6156 operating hours at 96 litres/ hour and 12 litres/ hour for 2604 idle hours aggregating to total 8760 hours i.e. 365 days * 24 hours.
 - (ii). As regards fuel consumption of 96 litres/ hour, it is in line with the fuel consumption considered in the KPT case as well as in fixation of charges for transhippers and floating crane in the MOPT Order No.TAMP/30/2011-MOPT dated 2 May 2012. Hence, fuel consumption of 96 litres for operational period of floating crane is accepted. However, the operational hours for estimating fuel consumption is corrected as 6132 hours (i.e. 365 days x 24 hours x 70%) in line with the approach followed in the KPT instead of 6156 hours considered by the VOCPT.
 - (iii). The VOCPT estimated fuel cost @ 12 litres/ hour for 2604 idle hours in its earlier revised proposal dated 26 November 2013 stating that even during idle hrs. power is required by floating crane for lighting purpose, air conditioning system and other electrical installations.

However, CGU Logistic Limited and few other users have pointed out that floating crane and barge need to deploy crew all the year round the clock to ensure smooth operations and safety of equipments. Since the crew is on board, basic electricity consumption such as AC, lights, hot plates for cooking, computers etc. will be required for the entire year and not just during the idle period and hence requested the VOCPT to revise the fuel consumption needed by auxiliary generator for the full year. It is in this context, the VOCPT has re-examined the fuel cost and in the final revised proposal considered the fuel cost for auxiliary engine at 30 litres/ hour for entire year i.e. for 8760 hours (365 days x 24 hours). The fuel consumption for auxiliary engines at 30 ltrs/ hour is reportedly based on the horse power of the engine and based on the information obtained by the port from the manufacturer. As stated earlier, the tariff guidelines of 2008 do not specify any specific norms for floating crane operations or for auxiliary engine. Hence, no norms for fuel consumption for auxiliary engine is available in the 2008 guidelines. In the Kandla Port Trust as well as in the MOPT, fuel consumption of 12 litres/ hour for 2828 idle hours per annum was considered in addition to fuel cost estimated at 96 litre/ hour for 6132 hours of operating hours of floating crane. The VOCPT has emphatically stated that auxiliary engines installed on the crane has to work round the clock for providing lighting for crew accommodation, safety light, and air conditioning, etc. and hence will require fuel round the clock for 8760 hours at 30 litres/ hour. Relying on the clarification furnished by the VOCPT and also keeping in view that no separate norms for fuel consumption by auxiliary engine is available in the 2008 tariff guidelines and also recognising that the inclusion of this cost element is triggered in view of observation made by one of the prospective bidders and since the VOCPT has stated that the basis for fuel consumption of auxiliary engine is based on the horse power of the engine, the power consumption by auxiliary engine at 30 ltrs per hour for 8760 hours (365 hours * 24 hours) as estimated by VOCPT is relied upon and considered.

In view of considering fuel cost for auxiliary engine, the VOCPT has opined that fuel cost for idle hours of floating crane estimated by the port earlier is not required to be considered as the auxiliary generator installed on the crane will be working round the clock to provide the lighting, etc., to crew.

- (iv). In the KPT case, the KPT had estimated fuel cost for tugs at 100 litres per hour. The VOCPT has, however, not considered this cost element in the Reference Tariff proposed for floating crane. The VOCPT has subsequently vide its letter dated 19 December 2013 clarified that the floating crane will be shifted by using any of the self-propelled barges only as per the plan furnished. It has confirmed that usage of port tugs is not envisaged.
- (v). The VOCPT has estimated fuel consumption for three self-propelled barges at 100 ltrs. per hour per barge. It is relevant to mention here that in the KPT case, fuel cost for self-propelled barged was not considered. The VOCPT has estimated fuel consumption of 100 litres per barge for total 1869 hours being the time estimated by the VOCPT for transport of three barges to and fro from anchorage to shore to handle optimal capacity of 2.49 MTPA. In addition to that the port has estimated fuel consumption for three self-propelled barges at one eighth of 100 ltrs. per hour for total 5081 hours when the barges will be waiting at the anchorage for transfer of cargo from vessel to barge using floating crane and at shore for unloading of cargo from barge to shore using excavators to handle optimal capacity of 2.49 MTPA. The port has furnished working of fuel consumption based on the recommendation of manufacturer for 2 Horse power engine in a self-propelled barge for 270 HP X2 engines i.e. for 540 BHP at 87 litres/ hour. Apart from that, the fuel consumption for auxiliary engine is considered at 13 litres and thus the VOCPT has arrived at total fuel consumption of 100 litres per hour. In the absence of any specific norms for fuel consumption by a self-propelled barge prescribed in the 2008 guidelines and in the absence of such a parameter in the KPT case, the fuel consumption of 100 ltr/ barge/ per hour estimated by the VOCPT based on the manufacturer's specification is relied upon. The port has estimated one eighth of the normal fuel consumption of 100 liters/ hour i.e. 12.5 liters/ hour/ barge for the period when the barge is floating at the anchorage or at the shore while unloading cargo. The VOCPT has clarified that the fuel consumption during such period will be one eighth of the normal fuel consumption which is relied upon. Based on the clarification furnished by the VOCPT, the fuel consumption at one eighth of the normal fuel consumption of 100 liters/ hour/ barge i.e. 12.5 liters/ hour/ barge (100 ltrs./ 8) for the period when the barge is floating at the anchorage or at the shore for unloading of cargo from floating crane or the excavator as the case is accepted. Incidentally, even in the case of KPT, for floating crane operations for the idle hours, the KPT had estimated fuel consumption at one eighth of the normal fuel consumption of 96 litres / hour.
- (vi). As regards, number of hours considered for estimation of fuel cost for self-propelled barges, the VOCPT has furnished detailed working for arriving at 1869 hours for transport of barge to and fro and 5081 hours when barges are waiting at anchorage or at the shore for unloading of cargo, as the case may be, which is given below for ease of cross reference with reference to the analysis given in the subsequent paragraphs.

	Barge operation hours	
1	Capacity of Barge (Tonnes)	2,000
2	To & fro for transfer to shore-Hours	3.00
3	Loading time – Bulk = 99% on C1/408 tonnes in hours	4.85
4	Loading time – Others - 1% on C1/ (408 tonnes*(53.33%))	0.13
5	Unloading time with respect to excavators (C1/630 tonnes/ hrs.) in hours	3.17
6	Total Time (C2+C3+C4+C5) in hours	11.15
7	No. of trips per day (24hrs/ C6)	2
8	Total trips for three barges per day (C7*3)	6
9	Total Tonnage to be handled per day (C1*C8) in Tonnes	12,000
10	Total hours of operation of three barges (C6*3) in hours	33.46
11	Total Tonnage to be handled per annum	2,492,194
12	No. of hours of barge transport (to & fro) for 3 barges (C2*3*C11/C9) in hours	1,869
13	No. of idle hours ((C3+C4+C5)*C11/C9) in hours.	5,081

- (a). From the above table, it is seen that a barge per trip takes total 11.15 hours of which 3 hours is for to and fro movement of barge from anchorage to floating crane and 8.15 hours is taken by a barge for cargo unloading operations (11.15 hours less 3 hours).

One barge each carrying 2000 tonnes is expected to make 2 trips in a day. So, 3 barges are expected to handle 12000 tonnes per day (2000 tonnes/ barge x 2 trips x 3 barges). So, for handling optimal capacity of 2,492,194 tonnes, the three barges will take 207.68 days (i.e. 2,492,194 tonnes / 12000 tonnes / day).

Considering that each barge will take 3 hours for to and fro as given by the VOCPT per trip, for two trips, total hours for 3 barges comes to 3738.24 hours (i.e. 207.68 days x 3 hours/ trip x 2 trips x 3 barges). The VOCPT has considered 1869 hours for estimating fuel cost for self-propelled barges instead of 3738 hours. It is seen that the VOCPT has inadvertently not considered the element of 2 trips per barge stated in the above table for estimating the hours for estimating fuel consumption of self-propelled barges which is corrected in our working. Accordingly, the fuel cost for self-propelled barge is considered for 3738 hours.

Considering total 8.15 hours is taken per barge for waiting at anchorage and shore loading/ unloading operations as furnished by VOCPT, total hours for two trips per day comes to 10155.55 hours (i.e. 207.68 days x 8.15 hours/ trip x 2 trips x 3 barges). The VOCPT has, however, considered 5081 hours for estimating fuel cost for self-propelled barges for this activity instead of 10155.55 hours. As stated earlier, VOCPT seems to have inadvertently not captured the element of 2 trips per barge. In our analysis, the fuel cost for self-propelled barge waiting at anchorage and at shore for cargo loading from vessel onto barge and also for unloading from barge to shore is considered for 10155.55 hours.

- (vii). The unit rate of diesel considered by VOCPT at ₹67.75 per litre is supported with the copy of the bill of port for October 2013 which is relied upon and hence considered.
- (viii). In view of the above analysis, the fuel cost considered for floating crane is ₹576.87 lakhs as against ₹578.43 lakhs considered by the VOCPT. The fuel cost of self-propelled barge is considered at ₹339.27 lakhs as against ₹169.65 lakhs estimated by the VOCPT. As stated earlier, the fuel cost estimated by the VOCPT for self-propelled barge does not factor two trips per barge to achieve the optimal capacity which is corrected in our calculations.
- (b). As regards excavators, fuel consumption estimated by VOCPT is 32 litres/ hour per excavator reportedly based on the fuel consumption considered in the excavator in the KPT Order. Since the capacity of excavator proposed by the VOCPT is same as the KPT and also since handling rate is considered same as in the KPT, the fuel consumption of excavator at 32 litres/ hour per excavator estimated by the VOCPT is accepted.
- (c). In the earlier revised proposal of 26th November, 2013, the port had estimated fuel cost for excavators for total 3956 hours considering total optimal capacity of 2.49 MTPA over handling rate of two excavators at 630 T/ hour. Subsequently, in the revised proposal, the VOCPT has corrected the fuel consumption at 7912 hours considering that the 3956 hours is for one excavator and hence for two excavators it comes to 7912 hours.

It is seen that while arriving at the number of hours, the VOCPT has applied the uniform handling rate of 630T / hour instead of reckoning the lower handling rate for "other cargo" at 53.33% of the handling rate for dry bulk cargo.

In our working, working hours for excavators is arrived with reference to the optimal capacity of excavators estimated for each cargo category i.e. dry bulk cargo at 2,478,861 tonnes per annum and for other cargo at 13,353 tonnes per annum aggregating to 2.49 MTPA and considering the handling rate for handling dry bulk cargo at 630 tonnes/ hour and

other bulk cargo at 336 hours. Accordingly, the working hours comes to 3974 hours. Hence, for two excavators the total working hours comes to 7948 hours as against 7912 hours. This difference arises because the VOCPT has not considered the differential handling rate of other cargo.

It is relevant here to state that for dedicated terminal handling facility, this Authority, based on the proposal of the port considered power/ fuel cost for 6132 hours i.e. 365 days × 24 hours × 70% for overall capacity of the terminal as against 4000 working hours norms prescribed in the guidelines. In the instant case, however, it is seen that the VOCPT has proposed two excavators and has insisted that the two numbers are required to achieve the optimal capacity of floating crane. Since the optimal capacity of excavator is restricted to the optimal capacity of floating crane, the fuel is required for operational period and hence estimated for operation period which comes to 3974 hours. This is resulting into underutilization of excavator. As reported by the VOCPT, if number of excavators is reduced it may have an impact on achieving the handling rate considered for the floating crane. In view of the submissions made by VOCPT, modified operational hours estimated at 3974 hours per excavator is considered. It has to be borne in mind that if the fuel cost for excavator is estimated for 6132 hours per excavator, then cost higher than the level envisaged for operational period will get inbuilt in the tariff which may not be desirable. In view of the above position, deviation in the number of working hours from working hour norm of 4000 prescribed in the guidelines and 6132 hours considered for dedicated terminal is allowed by this Authority in this case. Accordingly, fuel cost for excavator is allowed to be estimated for operational period of 3974 hours in line with the approach adopted by the VOCPT. Similar deviation in number of hours was allowed in the case of Reference Tariff fixation of COPT for multipurpose cargo terminal for Q1 to Q3 berth.

As a measure of abundant precaution, it is clarified that this should not be quoted as a precedence by any other Major Port Trust for considering number of working hours lower than the norms prescribed in the 2008 guidelines.

- (d). The unit rate of diesel considered by VOCPT at ₹67.75 per litre and is supported with the copy of the bill of port for October 2013 which is relied upon and hence considered.
- (e). In view of the above analysis, the fuel cost considered for excavator is considered at ₹172.33 lakhs as against ₹171.53 lakhs considered by the VOCPT.
- (f). Repairs and maintenance cost is estimated by VOCPT at 5% on mechanical equipment i.e. relating to floating crane and excavators, which is in line with the norms prescribed in the guidelines of 2008.
- (g). Insurance cost is estimated at 1% of the gross fixed assets and other expenses are estimated at 5% of the gross value of fixed assets by VOCPT, which are in line with the norms prescribed in the guidelines of 2008.
- (h). In the earlier revised proposal dated 26th November, 2013, the VOCPT had estimated depreciation on mechanical assets @ 10.34% as per the Companies Act, 1956 and according to the norms prescribed in the guidelines which is considered except for modification in the depreciation rate of mechanical assets.

The provisions as per the Companies Act, 2013 suggest that the useful life of heavy lift equipments be considered as 20 years. This translates to a depreciation rate of 5% per annum and as per the Act, the depreciation rate for three shift operation will be 10%. On being pointed out this position, the VOCPT in the revised proposal has computed depreciation on mechanical assets @ 10% on the estimated capital cost of equipment which is as per the depreciation rate prescribed in the Companies Act, 2013 and in line with approach followed in the recent Reference Tariff Order of CHPT for supply of HMC and other equipment, COPT case for Q1 to Q3 project. The depreciation estimated by the VOCPT in the final revised proposal is considered.

- (i). Since no land is proposed to be allotted in this project, the VOCPT has not estimated license fee.

- (j). Based on the above analysis, the total operating cost considered for floating crane activity works out to ₹2150.39 lakhs as against ₹1982.34 lakhs estimated by VOCPT. This increase in the estimation of operating cost is mainly because the VOCPT has not considered the fuel cost of self-propelled barges for two trips envisaged by the VOCPT in its proposal. The total operating cost for excavators is estimated at ₹422.89 lakhs as against ₹422.10 lakhs estimated by VOCPT.
- (xi). The IMC Limited has stated that while calculating the operating expenses, deployment of 'Operating Staff' is not considered which is part and parcel of basic stevedoring. This is a 'direct cost' element relating to commodity handling and not a 'general cost' element, according to IMC. Reference has been drawn upon the order passed by this Authority in case of Chennai Port Trust Ro-Ro cum Multipurpose Terminal wherein stevedoring cost for car movement was considered as operating expenses. Similarly, for shore handling staff deployment would be required for loading/ unloading of cargo and has requested that the same may be considered while calculating the handling cost. In this context, the VOCPT has clarified that the operating cost is estimated as per the norms prescribed in the 2008 guidelines. 5% of the gross fixed asset value has been considered in the operating cost to estimate 'other expenses'. 'Other expenses' consist of salaries and wages of maintenance staff including welfare and other staff related expenses. Therefore, estimation of cost towards operating staff separately would result in duplication and is not in line with the norms prescribed in the 2008 guidelines. The reference drawn by the IMC to RORO vessels in the CHPT is not found relevant in this case as rightly stated by the VOCPT as the project of VOCPT does not envisage to handle cars.
- (xii). The cost statements for fixing reference tariff furnished by the VOCPT have been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as Annex - I.
- (a). The annual revenue requirement for the Floating crane is estimated at ₹3090.77 lakhs as against ₹2922.72 lakhs estimated by the port. Similarly, the annual revenue requirement for the excavators is estimated at ₹613.79 lakhs as against ₹613.00 lakhs estimated by the port.
- (b). The tariff guidelines of 2008 prescribe norm to apportion total revenue requirement towards handling charge, storage charge and miscellaneous charge. Since the project envisages only cargo handling by floating crane and anchorage and shore handling by excavators, the port has stated that the entire revenue requirement is to be met from handling charge. The apportionment of revenue requirements for the remaining activities of Storage and Miscellaneous items does not arise. Based on the clarification furnished by the VOCPT, the entire revenue requirement estimated for floating crane is considered to recover handling charge from floating crane at anchorage and the entire revenue requirement estimated for excavator is considered to recover cargo handling charge at shore by excavators as proposed by the VOCPT.
- (c). (i). Clause 3.8.2 of the guidelines states that the tariff cap for different individual services is to be set appropriately in such a way as to achieve the annual revenue requirement. The VOCPT has estimated the share of foreign dry bulk cargo at 95% and coastal dry bulk cargo at 5%. In respect of 'other cargo' the port has estimated the entire cargo to be foreign. As per the Government policy on coastal concession the rate for handling coastal cars is to be 60% of the foreign rate. Based on the estimated revenue requirement, optimal capacity, share of foreign and coastal dry bulk cargo at 95 :5 and other cargo 100% foreign as furnished by the VOCPT and after capturing the revenue impact of coastal concession, the handling rate by floating crane at anchorage for dry bulk cargo works out to ₹125.96 per tonne for foreign dry bulk cargo as against ₹118.69 per tonne for foreign dry bulk cargo proposed by VOCPT port and ₹75.57 per tonne for coastal dry bulk cargo as against ₹69.75 per tonne for coastal dry bulk cargo proposed by VOCPT port. For other cargo rate works out to ₹231.48 per tonne foreign as against ₹219.89 per tonne proposed by VOCPT. Though the port does not envisage any coastal cargo under others the port has proposed rate for coastal other cargo just to meet any eventuality. Similar approach had been followed in the upfront tariff Orders in other cases as well. That being so, the coastal rate for other cargo is prescribed at ₹138.89 per tonne as against ₹131.93 per tonne proposed by the VOCPT applying the concessional rate applicable for this category.

- (ii). On the similar approach, the handling rate of excavator for dry bulk cargo works out to ₹25.01 per tonne for foreign as against ₹24.89 per tonne for foreign dry bulk cargo proposed by VOCPT port and ₹15.01 per tonne for coastal dry bulk cargo as against ₹14.63 per tonne for coastal dry bulk cargo proposed by VOCPT port. For 'other cargo', rate works out to ₹45.97 per tonne foreign as against ₹46.10 per tonne proposed by VOCPT. Though the port does not envisage any coastal cargo under "others" the port has proposed rate for coastal other cargo just to meet any eventuality. That being so, the coastal rate for other cargo is prescribed at ₹27.58 per tonne as against ₹27.66 per tonne proposed by the VOCPT applying the concessional rate applicable for this category.
- (iii). As stated in earlier paragraphs the VOCPT has listed the cargo covered under dry bulk cargo viz. coal and coke, fertilizer, fertilizer raw material, limestone, gypsum and pulses. VOCPT has clarified that coastal cargo to be handled does not include thermal coal. Since thermal coal is not envisaged to be handled under this project, it is appropriate to elaborate the dry bulk cargo to state "dry bulk cargo other than thermal coal" to avoid any ambiguity in the Reference Tariff Schedule. As regards, the other cargo the VOCPT has clarified it includes timber and explosives. That being so, the description of other cargo is also elaborated as "other cargo - timber logs and explosives" in the Reference Tariff Schedule.
- (iv). It is seen that the VOCPT in the revised proposal has apportioned the estimated revenue requirement at 1% towards 'other cargo' and the resultant revenue requirement is further divided by 53.33% for arriving at the revenue requirement of floating crane and excavator for other cargo. The revenue requirement for dry bulk cargo is considered as the balancing figure. The approach adopted by the VOCPT is not found to be correct. The apportionment of revenue requirement is done in line with the approach followed in the other upfront tariff Orders. Detailed working of apportionment of revised revenue requirement for arriving at the per tonne rate is attached along with Annex - I.
- (xiii). Definitions of some of the common terms like foreign going vessel, coastal vessel, per day, tonne, Port, TAMP are included in upfront schedule in line with the definitions prescribed in the other upfront tariff cases. Definition of term "shift" is not found relevant as no tariff item is prescribed on per shift basis. The VOCPT at our instance has deleted definition of this term in its revised proposal dated 17th December, 2013.
- (xiv). The note (iii) (a) proposed by the VOCPT relating to penal interest on delayed refund by terminal operator or delayed payment by user is not found to be in line with clause 2.18.3. of the 2005 guidelines which is uniformly prescribed in all the upfront tariff cases. The proposed note is, therefore, modified in line with the uniform prescription in other Major Port Trusts.
- (xv). Some of the common conditions stipulated in the guidelines of 2005 and uniformly prescribed in the Scale of Rates of other major ports/ private terminals and other upfront tariff cases such as users not required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the private terminal operator, concession applicable to coastal cargo as per the Government policy, granting of rebate equivalent to berth hire charges in this case with reference to idling of barges due to breakdown or non-availability excavator for shore handling or any other reasons attributable to Terminal operator are incorporated in the Reference tariff schedule. The conditionalities governing the flexibility provided to the terminal operator to levy charges lower than ceiling rates, as prescribed in other tariff schedules is proposed by the VOCPT and the same is included in the revised Reference tariff schedule.
- (xvi). Under the schedule relating to handling charge at anchorage the VOCPT has proposed a note stating that the tariff proposed for handling by floating crane includes unloading cargo from ships to barges using floating crane at outer anchorage and transporting the same through barges to shore. The proposed note is to cover the services included in the tariff item and hence approved.
- (xvii). Under the schedule relating to handling charge at shore, the VOCPT has proposed a note stating that the tariff proposed is for unloading cargo from barge to shore at berth. The proposed note is to cover the services included in the tariff item and hence approved.

- (xviii). The Seapol Logistic Ltd. (SLL) has pointed out that if coal is expected to cover thermal coal also, then a separate rate may be proposed for thermal coal as this cargo is not entitled for coastal concession as per coastal concession policy issued by the Ministry of Shipping. The VOCPT has clarified that it does not envisage to handle thermal coal under this project. The port in the revised SOR filed vide its letter dated 17th December, 2013 has proposed a note stating that thermal coal does not come under the coastal category under both the schedules relating to handling charge at anchorage and handling charge at shore. As already stated earlier, to avoid any ambiguity, in the reference tariff schedule, dry bulk cargo is stated as "dry bulk cargo excluding thermal coal". This will address the concern of the SLL. Apart from this, as stated in the preceding paragraph, common conditionalities governing concession applicable to coastal cargo is prescribed which amply clarifies that thermal coal, POL including crude and iron ore and iron ore pellets are not entitled for coastal concession in the cargo related charges as per the coastal concession policy of the Government. Since the matter raised by SLL has been taken care in the revised reference tariff schedule approved by this Authority, note 2 proposed by the VOCPT is not found to be relevant and hence deleted.
- (xix). The VOCPT has proposed separate terms and conditions. The first note apart from reiterating the services included in the cargo handling charge at anchorage states that stevedoring charges shall be separately borne by the user/ vessel owner and the amount of stevedoring charges shall be paid to the licensed stevedores. Since the proposal of the VOCPT is reportedly to only cover the charges relating to operation of floating crane at anchorage and charges relating to operation of excavator at shore handling, the proposed note seems to have been incorporated. It is relevant to mention that similar condition is also prescribed in the Scale of Rates of KPT in the upfront tariff Order for barge handling facility. In view of similar prescription in the KPT upfront tariff Order which has been adopted as the model in this case by the VOCPT and also recognising that none of the users / prospective bidders have made any adverse remark on the proposed note, the note as proposed by the VOCPT is allowed to be incorporated in the SOR of the VOCPT.
- (xx). The VOCPT has proposed one more note stating that if a self-geared vessel uses the floating crane for unloading cargo, it has to pay the charges for floating crane for the cargo handled through floating crane. The proposed note further states that there should be master certificate which clearly notifies the quantum of cargo handled through floating crane only at anchorage. Similar prescription was also approved in the KPT upfront case and hence approved in the VOCPT case also.
- (xxi). (a). As stated earlier, Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards.
- (b). In the earlier revised proposal of November 2013, the VOCPT has proposed Performance Standard for dry bulk cargo at 9800T/ day and for other cargo at 5226T / day for cargo handling by floating crane. For excavators, Performance Standard is proposed at 7560T/ day for dry bulk cargo and 4032T/ day for other cargo. In the final revised proposal, the VOCPT has retained Performance Standard for cargo handling by floating crane as in its earlier proposal but for excavators Performance Standard is proposed to be reduced to 6000T/ day for dry bulk cargo and 3200T/ day for other cargo. The VOCPT has stated that 12,000 tonnes/ day has to be handled by two excavators per day and hence the performance standard per excavator is revised to 6000T/ day for dry bulk cargo and 3200T/ day for other cargo.

It is relevant to mention that a letter has been addressed to the Ministry of Shipping requesting to advise all the Major Port Trusts to propose reasonable and achievable Performance Standards which should not be lower than the output (handling) rate considered in the optimal quay capacity calculation of the PPP project.

It is seen that the performance standards proposed by the VOCPT for handling dry bulk cargo and other cargo using floating crane is at the level of handling rate considered in the optimal capacity calculation of floating crane for each cargo items. Hence, the performance standard as proposed by the VOCPT for floating crane operations is notified. As regards, performance standards for excavators, handling rate considered in the optimal capacity calculation is 630T / hour for two excavators for handling dry bulk cargo and for other cargo at 336T/ hour. The revised Performance standard proposed by VOCPT translates to handling of 250T/ hour for two excavators (6000 T/ day / 24 hours) for dry bulk cargo which is found to be lower than the handling rate considered in the calculation of optimal capacity of excavators. Performance standard for excavator is prescribed at 315 tonnes per hour per excavator for handling dry bulk cargo and 168 tonnes per hour per excavator for handling other cargo in line with the handling rate of excavators considered in the optimal capacity

calculation of excavators but proportionately adjusted for one excavator. This is in line with the approach followed in the recent COPT reference tariff fixed for multipurpose cargo berth at Q1 to Q3 and MBPT reference tariff fixed for harbor wall berth.

- (c). When the VOCPT was requested to propose conditionalities governing Performance Standards, the VOCPT has proposed to include a note stating that performance achievement for cargo handled by floating crane will be obtained from load meters available with ship/floating crane. The said condition is included in the Performance Standard Schedule.
- (xxii). The IMC limited has requested this Authority to review the Agreements with the existing PPP operators (MHC mechanical handling and shallow draft) to see if any exclusivity is provided to them by the port to protect the interest of existing PPP concessionaries. The point made by the IMC to review the existing Agreements with the existing PPP operators does not fall in the domain of this Authority. It is for the concerned Major Port Trust to take care of these issues while drawing Concession Agreement as per the applicable procedures prescribed by the Ministry of Shipping in this regard.

11.1. As per clause 2.8. of the tariff guidelines of 2008 tariff caps notified by this Authority shall be automatically indexed every year to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1st January of 2008 and 1st January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1st April of the relevant year to 31st March of the following year. Clause 2.9. of the revised tariff guidelines of 2013 borrowing the principles of 2008 guidelines stipulates that Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 i.e. 60% of the WPI for the period between 1st January of the year as prescribed in the relevant tariff order of TAMP under 2008 guidelines and 1st January of the subsequent relevant year for the entire concession period. In the instant case, the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the Reference tariff calculation are as of the year 2013. It is, therefore, found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1st January, 2013.

11.2. Subject to above, the Reference Tariff Schedule along with conditionalities governing the Reference Tariff has been modified.

11.3. The modified Reference Tariff Schedule for cargo handling at Anchorage by Floating crane and at Shore by Excavators at VOCPT is attached as Annex - II and the Performance Standards as modified by us is attached as Annex - III.

11.4. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the Reference Tariff Schedule for cargo handling at Anchorage by Floating crane and at Shore by Excavators at VOCPT and notifies it alongwith the Performance Standards.

11.5. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines, 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the VOCPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects as agreed by the port.

12.1. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

12.2. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation, as the case may be.

12.3. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

12.4. In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

12.5. After considering the views of the Major Port Trust, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

12.6. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

12.7. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

12.8. In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the concerned Major Port Trust. The Major Port Trust will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

12.9. Within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to this Authority which will host it on its website.

12.10. The PPP operator shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which may be required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

12.11. This Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from any PPP operator about not publishing certain data/ information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. Authority's decision in this regard would be final.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT-III/4/Exty/143/13]

ANNEX - I

REFERENCE TARIFF CALCULATION FOR HANDLING CARGO AT ANCHORAGE BY FLOATING CRANE AND AT SHORE BY EXCAVATORS AT THE V.O. CHIDAMBARANAR PORT TRUST

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by VOCPT in its proposal dated 29.11.2013	Revised Estimates furnished by VOCPT in its proposal of 17.12.2013	Estimates modified by TAMP
I	<u>Optimal Capacity of the Floating crane deployed at the Anchorage</u>			
(i).	Number of floating cranes	1	1	1

(ii).	Maximum handling rate per day (tonnes / day)	14000	14000	14000
(iii).	Operating Load factor	70%	70%	70%
(iv).	<u>Cargo Handling Rate</u>			
(v).	Dry bulk Cargo (in tonnes/day)	9800	9800	9800
		(14000 tonnes/day*70% = 9800 tonnes/day)	(14000 tonnes/day*70% = 9800 tonnes/day)	(14000 tonnes/day*70% = 9800 tonnes/day)
(vi).	Other Cargo (in tonnes / day)	5226.24	5226.00	5226.34
		(9800 tonnes/day*53.33%= 5226 tonnes / day)	(9800 tonnes/day*53.33%= 5226 tonnes / day)	(9800 tonnes/day*53.33%= 5226 tonnes / day)
(vii).	Operating hours in a day	24	24	24
	<u>Percentage of Cargo to be handled</u>			
(viii).	Dry bulk	99%	99%	99%
(ix).	Other Cargo	1%	1%	1%
(x).	Optimal Capacity of the floating cranes			
(xi).	Optimal capacity of the dry bulk cargo (in tonnes)	calculation not shown separately	calculation not shown separately	2478861
				365 days *0.7*(99%*9800 tonnes per day)
(xii).	Optimal capacity of the other cargo (in tonnes)	calculation not shown separately	calculation not shown separately	13353
				365 days *0.7*1%*5226.34 tonnes per day
(xiii).	Optimal Capacity of the floating crane (in tonnes)	2492194	2492194	2492214
(xiv).	Optimal Capacity of the floating cranes (in Million Tonnes)	2.49 MMT	2.49 MMT	2.49 MMT
II	<u>Optimal capacity of the Excavators</u>			
(i).	Number of excavators (4.5 cum bucket capacity)	2	2	2
(ii).	Moves per hour per Excavator	100	100	100
(iii).	Operating load factor (Cargo lifted in a single move as percentage of maximum possible volume)	0.7	0.7	0.7
(iv).	Handling rate of Dry bulk cargo by two excavators (in tonnes/ hour)	630	630	630
		(4.5 cum)*(1 Ton/cum)*0.7*(100 moves/hour)*2 = 630 Tonnes/hour	(4.5 cum)*(1 Ton/cum)*0.7*(100 moves/hour)*2 = 630 Tonnes/hour	(4.5 cum)*(1 Ton/cum)*0.7*(100 moves/hour)*2 = 630 Tonnes/hour
(v).	Handling rate of other cargo (in tonnes/ hour)	Not shown separately	Not shown separately	336
				630*53.33%=336 tonnes per hour borrowing the principle adopted by the VOCPT in the case of floating crane]
(vi).	Total hours for 2 excavators	17520	12264	12264
		(365 days*24 hours*2 excavators)	(365 days*24 hours*2 excavators*70%)	(365*24 hours*2*0.7)
(vii).	Considering barge capacity as 2000 tonnes, time required for operating one barge	3.17	3.17	3.17
		(2000 tonnes per barge/630 tonnes per	(2000 tonnes per barge/630 tonnes per	not relevant for capacity calculation

		hour= 3.17 hours)	hour= 3.17 hours)	
(viii).	Total operating hours of excavators for handling the floating crane capacity of 2.49 MMT	3956	7912	3974
		(2492194 tonnes/630 tonnes per hour)	(2492194 tonnes/630 tonnes per hour for 2 excavators)	(2478861 tonnes/630 tonnes per hour+13353.30 tonnes /336 tonnes per hour)
(ix).	Total Idle hours of the excavators	13564	4352	8290
		(17520-3956)	(12264-7912)	(12264-3974)
	<u>Percentage of cargo to be handled</u>			
(x).	- Dry bulk	99%	99%	99%
(xi).	- Other Cargo	1%	1%	1%
	Optimal Capacity of the Excavators (in Million tonnes per annum)			
(xii).	Optimal capacity of the dry bulk cargo	No separate working	2467272	3824528
				(70%*365 days*(630 tonnes per hour*24 hours*99%))
(xiii).	Optimal capacity of the other cargo	No separate working	249222	20602
				(70%*365 days*(336 tonnes per hour*24 hours*1%))
(xiv).	Optimal Capacity of the Excavators (2 nos)	2492194	2492194	3845131
(xv).	Optimal Capacity of the Excavators (in Million tonnes per annum)	2.49	2.49	3.85
(xvi).	The capacity of the two excavators is, however, restricted to the capacity of the floating crane as considered by the VOCPT.			2.49
III	<u>Capital Cost</u>	₹ in lakhs	₹ in lakhs	₹ in lakhs
A.	<u>Floating crane at Anchorage</u>			
(i).	- One Floating Crane (35T) [In original proposal, consolidated cost of floating crane with cost of grab and 3 nos. of barges is considered] (In the revised proposal, separate cost of floating crane including pontoon and barges is considered by VOCPT).	4393.00	3554.62	3554.62
(ii).	- Three numbers of self propelled barges		2042.88	2042.88
(iii).	- Miscellaneous Cost @ 5%	219.65	279.87	279.87
	Total capital cost of the floating crane	4612.65	5877.37	5877.37
B.	<u>Excavators at the Shore</u>			
(iv).	- Excavators (4.5cum bucket capacity) - 2 Nos. (VOCPT - Rs.1,821.64 considered for 3 barges in barge handling facility order of KPT has been considered proportionately for 2 barges) / Revised proposal - Estimates is based on quotation)	1214.43	1136.33	1136.33
(v).	- Miscellaneous Cost @ 5%	60.72	56.82	56.82
(vi).	Total capital cost of 2 excavators	1275.15	1193.15	1193.15
(vii).	Total Capital Cost (A + B)	5887.80	7070.51	7070.51
IV	<u>Operating Cost</u>	₹ in lakhs	₹ in lakhs	₹ in lakhs
A.	<u>Cargo Handling Activity by floating crane at the Anchorage</u>			
(i).	(a). Fuel Cost			
	- Floating crane	421.56	578.43	576.87
		for working hours 96 ltrs/ hour/ crane * Rs.67.75 per litre * 6156 hours pa for 1	Working hours for main engine 96 ltrs/ hour/ crane * Rs.67.75 per litre * 6156 hours pa	(working hours for main engine-96 ltrs/ hour/ crane * Rs.67.75 per litre *

		crane plus for idle hours 12 ltrs/hour *Rs 67.75 per liter *2604 hours pa).	for 1 crane plus for Working hours for auxillary engine at 30 ltrs/hour *Rs 67.75 per liter *8760 hours pa)	6132 hours pa for 1 crane) + (working hours for auxillary engine-30 ltrs/ hour/ crane * Rs.67.75 per litre * 8760 hours pa)
	- Self Propelled Barges	169.65 (working hours cost - 100 ltrs/ hour * Rs.67.75 per litre * 1869 working hours pa +idle hours (100ltrs/hour*5681 idle hours*Rs 67.75/8)	169.65 (working hours cost- 100 ltrs/ hour * Rs.67.75 per litre * 1869 working hours pa +Idle hours(100ltrs/hour*5681 idle hours*Rs 67.75/8)	339.27 for handling the 2492914 tonnes capacity of the floating crane with 12000 tonnes capacity of 3 barges (100 /8) ltrs/ hour * 207.68 days * 8.15 hours * 67.75 per liter for two trips) during working at the anchorage and shore + (100 ltrs/ hour * 207.68 days * 3 hours * 2 trips * 3 barges * 67.75) for to & fro movement from anchorage to shore.
(ii).	(b). Repair & Maintenance on Mechanical assets (5% on floating cost)	230.63	293.87	293.87
(iii).	(c). Insurance (1% on floating cost)	46.13	58.77	58.77
(iv).	(d). Depreciation (10.34% on floating cost by VOCPT) (10% considered by TAMP)	476.95	587.74	587.74
(v).	(e). Other Expenses (5% on floating cost)	230.63	293.87	293.87
(vi).	Total Operating Cost for Floating crane	1575.55	1982.34	2150.39
B	<u>Cargo Handling Activity by Excavators at the Shore</u>			
(i).	(a). Fuel Cost	85.76 (At- 32 ltrs/ hour/ excavator* Rs.67.75 per litre * 3956 hours for 2 Excavators)	171.53 At 32 ltr / hour / excavator * Rs.67.75 per litre*7912 hrs	172.33 At 32 litres per hour *Rs 67.75 per litre for 3974 working hours * 2 excavators
(ii).	(b). Repair & Maintenance (on Mechanical Assest @ 5% on excavators cost)	63.76	59.66	59.66
(iii).	(c). Insurance (1% on Gross fixed assets cost of excavators)	12.75	11.93	11.93
(iv).	(d). Depreciation (@10.34% in orginal proposal, 10% in revised proposal by VOCPT) and TAMP @10%)	131.85	119.32	119.31
(v).	(e). Other Expenses (5% on gross value of excavators)	63.76	59.66	59.66
(vi).	Total Operating Cost for handling at shore through Excavators	357.88	422.10	422.89
V	<u>Estimated Revenue Requirement & Apportionment</u>			
A.	<u>Cargo Handling Activity by Floating Crane</u>			
(i).	Total Operating Cost	1575.55	1982.34	2150.39
(ii).	Return on capital Employed @ 16%	738.02	940.38	940.38
(iii).	Total Revenue requirement from cargo handling activity by floating crane	2313.57	2922.72	3090.77

B.	<u>Cargo Handling Activity by Excavators</u>			
(i).	Total Operating Cost	357.88	422.10	422.89
(ii).	Return on capital Employed @ 16%	204.02	190.90	190.90
(iii).	Total Revenue requirement from cargo handling activity by Excavators	561.90	613.00	613.79
VI	<u>Reference Tariff at Floating Crane</u>			
(i).	Revenue Requirement	2313.57	2922.72	3090.77
(ii).	% share of Revenue requirement by each type of cargo based on cargo working days			
	- Dry Bulk cargo (99%)	2290.44	2867.92	3059.87
	- Other Cargo (1%)	23.14	54.80	30.91
(iii).	- Per tonne handling rate for foreign cargo (in Rs.)			
	- Dry Bulk cargo (95%)	92.83	118.69	125.96
	- Other Cargo (100%)	174.11	219.89	231.48
(iv).	- Per tonne handling rate for coastal cargo (in Rs.)			
	- Dry Bulk cargo (5%)	55.70	69.75	75.57
	- Other Cargo	104.47	131.93	138.89
B.	<u>Excavators at the Shore</u>			
(i).	Revenue Requirement	561.90	613.00	613.79
(ii).	- % share of Revenue requirement by each type of cargo based on cargo working days			
	- Dry Bulk cargo (99%)	556.28	601.51	607.65
	- Other Cargo (1%)	5.62	11.49	6.14
(iii).	- Per tonne handling rate for foreign cargo (in Rs.)			
	- Dry Bulk cargo (95%)	22.55	24.89	25.01
	- Other Cargo (100%)	22.55	46.10	45.97
(iv).	- Per tonne handling rate for coastal cargo (in Rs.)			
	- Dry Bulk cargo (5%)	13.53	14.63	15.01
	- Other Cargo (Nil)	13.53	27.66	27.58

Working relating to handling charge for operations by floating crane and excavator

For Floating Crane	Capacity in tonnes			Handling rate per day in tonnes	Cargo working days	% of cargo working days	Revenue requirement (Rs. in lakhs)	Foreign cargo rate	Coastal cargo rate
	Total	Foreign (95%) for dry bulk and other 100%	Coastal cargo (5%) for dry bulk and other 0%						
Dry Bulk cargo	2478861	2354918	123943	9800	253	99.00%	3059.87	125.96	75.57
Other cargo	13353	13353	0	5226.34	3	1.00%	30.91	231.46	138.89
Total	2492214	1844239	647976		256		3,090.77		
For Excavator	Capacity in tonnes			Handling rate per	Cargo working	% of cargo	Revenue requirement	Foreign cargo	Coastal cargo

			day in tonnes	days	working days	(Rs. in lakhs)	rate	rate
	Total	Foreign (95%) for dry bulk and other 100%	Coastal cargo (5%) for dry bulk and other 0%					
Dry Bulk cargo	2478861	2354918	123943	15120	164	99.00%	607.65	25.01
Other cargo	13353	13353	0	8063	2	1.00%	6.14	45.97
Total	2492214	1844239	647976		166	1	613.79	15.01

Annex - II**V.O. CHIDAMBARANAR PORT TRUST****REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR HANDLING CARGO AT ANCHORAGE BY FLOATING CRANE
AND AT SHORE BY EXCAVATORS****1.1. Definitions – General**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply :

- (i). **"Coastal Vessel"** means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (ii). **"Foreign-going Vessel"** means any vessel other than a coastal vessel.
- (iii). **"Port"** shall mean V.O. Chidambaranar Port Trust.
- (iv). **"Per day"** means per calendar day or part thereof.
- (v). **"TAMP"** shall mean the Tariff Authority for Major Ports constituted under Section 47A of the Major Ports Act, 1963.
- (vi). **"Tonne"** shall mean one metric tonne or 1,000 kilograms or one cubic metre.

1.2. General Terms and Conditions

- (i) The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign-going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii)
 - (a) A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
 - (b) A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
 - (c) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load Terminal from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (d) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge Terminals.

- (e) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (iii) (a) The cargo related charges for all coastal cargo other than crude including POL, Iron ore and Iron pellets and thermal coal should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
- (b). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer.
- (c). Cargo from a foreign port which reaches an Indian Port “A” for subsequent transshipment to Indian Port “B” will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (d). The charges for coastal cargo vessels shall be denominated and collected in Indian rupee.
- (iv). Interest on delayed payments/refunds:
 - (a) The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b) The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India.
 - (c) The delay in refunds will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d) The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the Terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act, 1963 and/or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (v) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
- (vi) No claims for refund shall be entertained unless the amount refundable is ₹100 or more. Likewise, Concessionaire shall not raise any supplementary or under charge bills, if the amount due to Concessionaire is less than ₹100.
- (vii) (a) The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The Terminal Operator may, if it so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (b) The Terminal Operator may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionality governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates, if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
- (c) Provided that the Terminal Operator should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionality governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionality governing the application of such rates, provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (viii) In case a barge idles due to breakdown or non-availability of excavator for shore handling or any other reasons attributable to Terminal operator, rebate equivalent to berth hire charges payable during the period of idling of barge shall be allowed by Terminal operator.
- (ix) Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the terminal operator.

2. Cargo Handling Charges :

2.1. Cargo handling charge at Anchorage using Floating crane

Sl. No.	Commodity	Rate in ₹ per tonne	
		Foreign	Coastal
1.	Dry bulk cargo(other than thermal coal)	125.96	75.57
2.	Other cargo – Timber logs and explosives	231.48	138.89

Notes :

- (i) The cargo handling charges prescribed above includes the charges for unloading of the cargo from ships to barges using floating crane at outer anchorage and transporting the same through barges to shore.
- (ii) Stevedoring charges shall be separately borne by the user/vessel owner and the amount of stevedoring charges shall be paid to the licensed stevedores.
- (iii) If a self-geared vessel uses the floating crane at anchorage for unloading of cargo, then it has to pay the charges of floating crane for the cargo handled through floating crane. To make it clearer there should be master certificate which clearly notifies that this much amount of cargo shall be handled through floating crane only at anchorage.

2.2. Cargo handling charge at shore using Excavators

Sl. No.	Commodity	Rate in ₹ per tonne	
		Foreign	Coastal
1.	Dry bulk cargo (other than thermal coal)	25.01	15.01
2.	Other cargo – Timber logs and explosives	45.97	27.58

Note :

The cargo handling prescribed in the above schedule includes charge for unloading of the cargo from the barge to shore at the berths.

3. General Note to Section 2

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2013 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

Annex - III**PERFORMANCE STANDARDS**

- I.** Licensee shall endeavor to handle dry bulk cargo and other cargo per day by deployment of 35T floating crane along with three self-propelled barges as detailed below.
 - (a) **Dry Bulk Cargo (other than thermal coal)**
9800 tonnes per day
 - (b) **Other Cargo – Timber logs and explosives**
5226 tonnes per day
- II.** Licensee shall endeavor to handle dry bulk cargo and other cargo by deployment of 4.5. cum bucket capacity two excavators at the shore as detailed below.
 - (a) **Dry Bulk Cargo (other than thermal coal)**
315 tonnes per hour per excavator
 - (b) **Other Cargo – Timber logs and explosives**
168 tonnes per hour per excavator.

Note : Performance achievement for cargo handled through floating crane will be obtained from load meters available with ship/floating crane.